№2 (944) ФЕВРАЛЬ 2010 WWW.ZR.RU

За рулем

PEUGEOT 207

VOLKSWAGEN POLO

RENAULT CLIO

FORD FIESTA

УЗНАЙ ЦЕНУ КРАСОТЕ

» 16

CHEVROLET LANOS ИЛИ ZAZ CHANCE » 34

ВЫБОР АВТО ЗА 300–400 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ » 80

КОГДА ЗАРАБОТАЕТ ПРОГРАММА УТИЛИЗАЦИИ » 162

САМЫЕ ОЖИДАЕМЫЕ ПРЕМЬЕРЫ 2010 ГОДА » 110

ISSN 0321-4249
10002
9 770321 424007

НА СТАРТЕ – ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ
МОСКВА ТУШИНО 23 ФЕВРАЛЯ » 182

Антон Чуйкин, главный редактор

Февраль: короткий и плотный

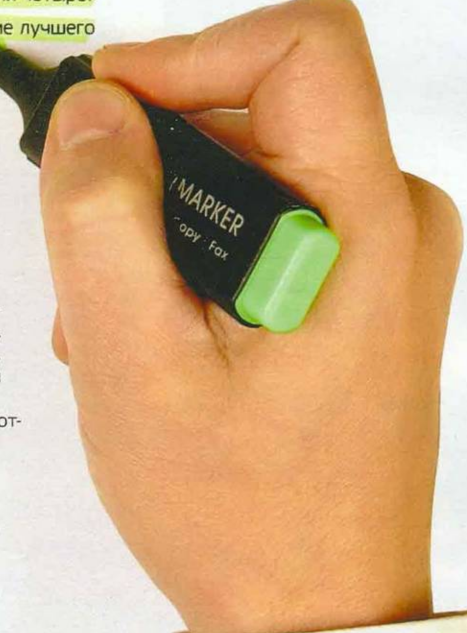
После вереницы выходных дней января нынешний месяц, даром что самый короткий в году, угнетает буднями. И зима уже надоела, и дни все еще короткие, и сугробы все выше, а дороги – грязнее…

Наверное, поэтому многие после новогодних каникул подгоняют время: ничего, скоро 23 февраля, праздник… Действительно, яркое событие – лучший способ скрасить монотонную обыденность. Вот у нас в редакции, например, самый короткий месяц будет и самым насыщенным. Не дадим скучать ни себе, ни читателям. Листаю свой ежедневник:

2 февраля. Церемония Гран-при. Вручить 10 Пегасов.

15 февраля. Старт северного теста. Три машины или четыре?

23 февраля. Гонка звезд «За рулем». Награждение лучшего гонщика. Премьера спортивного «Рено-Сандеро».



И это не считая личных событий вроде дня святого Валентина (хотя он уже становится всеобщим праздником) и кучно собравшихся дней рождения друзей и родственников…

Конкретная дата – лишь начало работы, итогом которой станет статья. О награждении лучших автомобилей напишем в следующем номере. Кстати, и в этом есть любопытная аналитика по итогам конкурса – см. раздел «Техника». Северный пробег кроссоверов представим в апреле. Анонс «Гонки звезд» размещен через 180 страниц, подробный отчет также опубликуем в четвертом номере.

Смотришь, и месяц уже на исходе. Короткий, но плотный и яркий, не правда ли?

Кстати, скоро весна, 8 марта, праздник…

38 **ПО «ПРАДЕ» ГОВОРЯ**
«Тойота-Ленд Крузер Прадо»

54 **ЭКСПРЕСС ИЗ СОШО**
Презентация «Пежо-5008»

46 **ЛАКОМЫЙ КУСОЧЕК**
«Инфинити-EX35» и БМВ-X1

58 **СПОРТИВНОЕ ОРИЕНТИРОВАНИЕ**
«Мицубиси-Паджеро Спорт»

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик, пикап. **Автобус.

Московский вседорожник

В 2011 году на конвейерах «Автофрамоса» в Москве, кроме «Логана» и «Сандеро», начнут собирать недорогие кроссоверы «Рено-Дастер».

Несмотря на имя, такое же, как у спорткара (ЗР, 2010, № 1) и у впечатляющего концепта, вседорожник «Дачия-Дастер» не имеет с ними почти ничего общего, кроме происхождения. Да и оно в России будет замаскировано логотипом «Рено». Так что распашные двери, эффектный дизайн задка останутся на подиуме. А вот ездить новинка, судя по всему, будет вполне прилично. Полный привод, короткие свесы (углы въезда и съезда – 30 и 35° соответственно), защита двигателя, дорожный просвет 200 мм – чем не «проходимец»! Цена «Рено-Дастер» на российском рынке еще не определена, а в Европе с марта 2010 года «Дачия-Дастер» будет доступна за 12 тысяч евро. Правда, только в переднеприводной версии – хотя и с ABS, системой распределения тормозных усилий и парой эйрбегов. А вот топ-версия, где и подушек побольше, и привод полный, и даже есть система ESP (впервые на машинах «Дачия»), будет стоить уже около 15 тысяч евро.

Нам, россиянам, повезло не только с ромбиком «Рено» на радиаторе, но и с семиместным вариантом «Дастера», который назвали «Каньяра» – в Европе его продавать пока не планируют.

Интересно, что новый вседорожник, несмотря на кардинальные отличия во внешности, создан на шасси «Логана», колесную базу которого пришлось увеличить на 40 мм. Это пошло на пользу седокам, но не багажу: объем багажника сократился на 35 л. Впрочем, в отличие от седана, в «Дастере» можно ведь сложить задние сиденья.

Схему полного привода позаимствовали у «Ниссана». Водитель с помощью переключателя на консоли может выбрать режим 4×2, Lock (4×4 с блокировкой межосевого дифференциала) или Auto (постоянный полный привод).

Renault Duster

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1598 см³; мощность – 81 кВт (110 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2670 мм; габариты (длина × ширина) – 4310×1810 мм; объем багажника – 475/1600 л; снаряженная масса – 1330 кг. Дорожный просвет – 200 мм.

До свидания, «Жук»!

В середине года на мексиканском заводе «Фольксвагена» в Пуэбло выпустят последний «Нью-Битл». А напоследок в США поступит в продажу версия Final Edition из полутора тысяч двухцветных кабриолетов и такого же количества седанов. В них помимо эксклюзивных мелочей установят 5-цилиндровый двигатель мощностью 150 л.с., 6-ступенчатый автомат и оригинальное рулевое колесо.

«Нью-Битл» продержался на конвейере намного меньше предшественника – «всего» 12 лет. Но уже в 2011-м должен появиться его преемник, а стало быть, еще увидимся!

Премия лидеру

Лучшим среди менеджеров дилерских предприятий по версии Castrol стал Родион Колесников – директор «РОЛЬФ Карлайн» из Санкт-Петербурга. Ему и вручили на торжественной церемонии, в которой приняли участие около 60 партнеров организатора конкурса, первую премию Castrol Professional Leadership Award. «Лидерство и мотивация – это те качества руководителя, которые, несомненно, способствуют достижению успеха компании», – сказал в своем поздравлении председатель жюри Николай Кузнецов, директор по продажам Castrol и президент «Сетра Лубрикантс». В 2010 году фирма продолжит реализацию программы Professional, а конкурс лидерства станет ежегодным.

Либо ехать, либо греться

Пока электромобили, начинающие карьеру на европейских и американских рынках, учатся преодолевать сколько-нибудь значительные расстояния, «неожиданно» всплыла проблема отопления салона и обогрева стекол. В партии из 500 МИНИ-Е на место радиатора печки пришлось установить специально разработанный фирмой BERU легкий (1,8 кг) позисторный керамический нагреватель мощностью 3000 Вт, работающий от бортсети электромобиля напряжением 400 В. Как утверждают разработчики, он ничуть не менее эффективен, чем обычный отопитель, но вот во сколько километров пробега обходится тепло, не сообщается.

X-Trail – питерский

На заводе «Ниссан» под Санкт-Петербургом началось производство второй модели – кроссовера X-Trail. Комплектующие сюда поступают в основном из Японии, а также из Великобритании, Китая, Таиланда – всего более 1,5 тысячи узлов и деталей. Отечественные здесь пока – сварка, окраска, сборка и рабочие руки. Каждый час с конвейера сходит десять вседорожников. В прошлом году успели выпустить 700 машин, план на 2010-й – не менее 1,5 тысячи кроссоверов в месяц. А вообще, как рассказал директор производства Дмитрий Михайлов, все зависит от спроса: вырастет – объемы можно будет значительно увеличить. В течение года компания примет решение о сборке в Санкт-Петербурге третьей модели (наряду с X-Trail и Teana).

КОРОТКО

354,86 км/ч развил в испытательном заезде «Астон-Мартин Уан-77», став еще до официальной премьеры самой скоростной машиной этой марки. До первой сотни 7,3-литровый V12 разгоняет купе за 3,5 с. Будет выпущено всего 77 таких авто по цене 1,4 млн. евро.

50 «электро-АЗС» из тысячи, которые появятся в Германии до конца 2011 года, будет опекать автомобильный клуб ADAC: в течение двух лет все состоящие в клубе владельцы электромобилей смогут «заливать» электричество в аккумуляторы своих машин совершенно бесплатно!

32 кг весила рождественская елка, улетевшая с крыши автомобиля в ходе новогоднего крэш-теста, проведенного в Германии. Оказалось, что при фронтальном столкновении на скорости 50 км/ч резиновые жгуты не в состоянии удержать дерево на багажнике и оно пронзает ветровое стекло автомобиля-визави. Лишь натяжные ремни делают такую перевозку безопасной.

1400 автомобилей «Лада» отправились нести службу в Египет. Из них 1000 «семерок» цвета «бархан» поступят в распоряжение офицерского состава. Всего же в прошлом году АВТОВАЗ поставил в эту страну свыше 9000 автомобилей и сборочных комплектов для завода «Лада-Египет».

Hyundai Sonata

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/2359 см³; мощность – 146 кВт (198 л.с.) при 6300 об/мин; максимальный крутящий момент – 249 Н·м при 4250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; база – 2794 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4821×1834×1471 мм; объем багажника – 464 л; снаряженная масса – 1451 кг. Шины – 205/65R16.

РАСХОД ТОПЛИВА:
на шоссе – 6,7 л/100 км, в городе – 10,2 л/100 км.

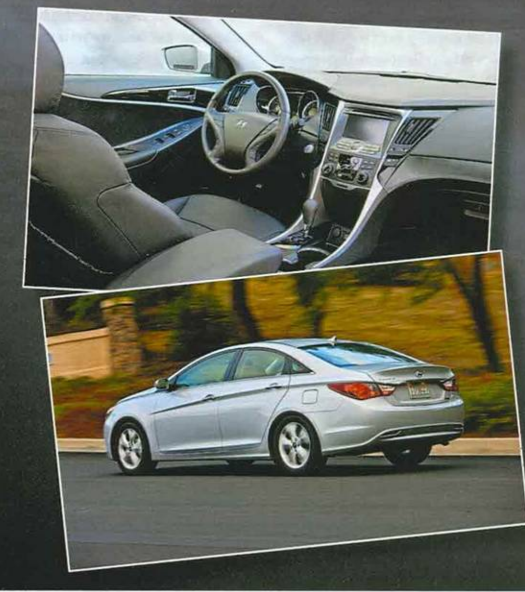
«Соната» номер шесть

В Лос-Анджелесе прошло официальное представление «Хёндай-Соната» шестого поколения с весьма необычным дизайном, именуемым «жидкая скульптура» (Fluidic Sculpture).

Давая такое наименование новому стилю, авторы, вероятно, не задумывались о тонкостях русского языка, в котором определение «жидкая» имеет общеизвестный второй смысл. Спешим уточнить: в данном случае речь лишь о плавно текущих линиях силуэта. Машина и впрямь выглядит не только стремительной, но и обтекаемой. А увлекает ее в дорожный поток новый атмосферный двигатель Theta II с непосредственным впрыском, почти 200-сильный. В угоду самым «зеленым» калифорнийцам этот мотор может быть придушен на 8 л.с. с тем, чтобы из класса ULEV перевести в PZEV («почти нулевой выброс»). В дальнейшем запланировано оснащать новинку 2-литровым двигателем с турбонаддувом и даже гибридной установкой.

Крутящий момент на колеса передается через 6-ступенчатую коробку передач, которая может быть и роботизированной, и чисто механической. Автоматика в данном случае позволяет проехать на галлоне бензина лишнюю милю и притом не мешает (при желании) переключать передачи вручную. Так что механика остается уделом лишь заядлых гонщиков, не приемлющих запаздывания реакций коробки даже на долю секунды. Специально для таких сообщаем: жесткость кузова на кручение увеличена на 25%, что улучшило и управляемость.

Завершим знакомство с новинкой описанием ее безопасности. Избежать ДТП помогут фирменная система стабилизации ESC, система распределения тормозных усилий и брейк-эссист. А для того, чтобы пережить аварию с минимумом синяков, каркас пассажирской ячейки выполнили из ультравысокопрочной стали, а в салоне установили шесть подушек безопасности.



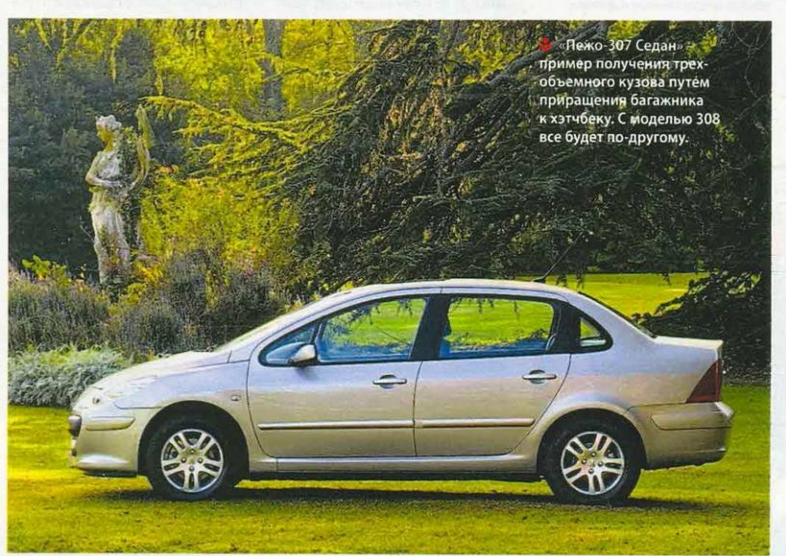
Просторы микровэна

На японский рынок стремительно выкатился микровэн «Ниссан-Рукс». Интересно, что, хотя на радиаторной решетке красуется эмблема «Ниссана», машинокомплекты фирма получает от «Сузуки».

Мощности двигателя в 64 л.с. машине вполне достаточно, чтобы ехать резво, а по экономичности она лидер в своем классе: расход топлива – всего 4,7 л/100 км.

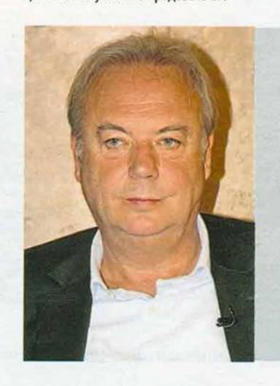
Автомобиль выпускают как в передне-, так и в полноприводном варианте. Кузов оборудован электрифицированными сдвижными дверями, а салон на удивление просторен. Его внутренние габариты – 2085×1365 мм.

Что везет «Пежо» в Калугу


«Пежо-307 Седан» – пример получения трехобъемного кузова путём приращения багажника к хэтчбеку. С моделью 308 все будет по-другому.

Новый автозавод «Пежо-Ситроен-Мицубиси» вот-вот запустят в Калуге. Какие автомобили выйдут со сборки первыми? Завесу тайны согласился приоткрыть дизайнер «Пежо» Кейс Райдер. И хотя он так и не дал прямого ответа на поставленный вопрос, сама его биография позволяет сделать выводы. Судите сами: Кейс отвечал за облик моделей 308, 308 RCZ, 3008, 5008. Из них две последние собирают в Сошо, спортивный «Пежо-308 RCZ» обещан Австрии, остается «Пежо-308», делящий платформу с «Ситроеном-С4», который также претендует на сборку в Калуге. Однако у 308-го по разным странам наберется три варианта кузовов: хэтчбек, универсал и седан. Какой достанется калужанам?

– Сейчас уже недостаточно просто разработать автомобиль во Франции и затем успешно продавать его по всему миру, – поделился Райдер. – Мы внимательно изучаем рынок для того, чтобы точно знать его предпочтения. И в дальнейшем эта тенденция будет усиливаться. У нас есть несколько типов кузовов, которые собираемся предложить россиянам. И в будущем среди них обязательно появится седан, о котором я пока не вправе много рассказывать. Ограничусь тем, что он специально разработан с учетом вкусов жителей Центральной Европы и России, которые мы очень долго и кропотливо изучали. Я особенно горжусь этим проектом, так как мы закладываем в него динамичность и ощущение качества, что в сочетании с элегантностью создает гармоничный, притягательный образ. Уверен, автомобилю будет сопутствовать большой успех на этом рынке.



Кейс РАЙДЕР (Keith Ryder)
Родился в Великобритании. Профессиональный дизайнер. Окончил Колледж искусств (Хартпул), Политехнический институт (Лестер) – промышленный дизайн; Королевский колледж искусств (Лондон) – автомобильный дизайн, проходил практику в «Остин-Ровер» (Лонгбридж). В компании «Пежо» с 1984 года. С 2005-го директор по дизайну центра стиля Peugeot, главный дизайнер проекта 308.

Он изначально разрабатывался в кузове седан, а не эволюционировал из хэтчбека путем приращения багажника, как это было с 307-м. Когда мы работали над его дизайном, я перебрал множество вариантов для разных стран и, наконец, остановился на том, что особенно подойдет местному рынку, который очень сильно отличается от других, в частности от китайского, где также популярны седаны. В Китае любят высокие автомобили, тогда как в России людям нравятся более приземистые машины с ярким, динамичным стилем. В этом, кстати, российские вкусы совпадают с латиноамериканскими, которые мы досконально изучили в нашей бразильской дизайн-студии.

– Вам приятно было узнать, что ваше детище хэтчбек 308 стал победителем Гран-при «За рулем» прошлого года и занял прочное место в пятерке самых продаваемых иномарок компакт-класса в России?

– Не это ли ответ на ваш главный вопрос! Теперь уже сложно представить лучшую основу для производственной программы в Калуге.

Аудиокнига о «Руссо-балте»

Публикации о машинах Русско-балтийского завода появились в ЗР очень давно. Их автор, сотрудник журнала Лев Шугуров, активно собирал информацию о первом в России предприятии, начавшем промышленное производство автомобилей. Так родилась его книга «Погоня за Руссо-балтом». А совсем недавно в «Контент-Медиа» к 100-летию постройки первого автомобиля этой марки выпустили аудиокнигу «Рыцарь серебряного века». И сегодня историю «Руссо-балта» можно не только прочитать, но и услышать. Текст озвучили авторы – известный автомобилистам ведущий радиостанции «Эхо Москвы» Александр Пикуленко и журналист Денис Орлов.

Дальнему Востоку – левый руль

На пороге 2010 года во Владивостоке состоялась торжественная церемония пуска первого за Уралом автомобильного производства «Соллерс-Дальний Восток». В церемонии принял участие председатель правительства РФ Владимир Путин. В планах завода – широкая линейка корейских внедорожников «СанЙонг», японских коммерческих грузовиков «Исудзу» и спецавтомобилей для нужд социальной инфраструктуры Дальнего Востока на базе «ФИАТа-Дукато» (маршрутные такси, автомобили скорой медицинской помощи, школьные автобусы и т. д.). На новом заводе освоят также сборку спецверсий вседорожников УАЗ.

На первом этапе ежегодный выпуск составит 15 тыс. автомобилей, а к 2012 году увеличится до 40 тыс. В конце 2010 года во Владивостоке планируется запуск премьеры – нового кроссовера «СанЙонг-С200», разработанного с участием специалистов компании «Соллерс».

Общие инвестиции в проект составят 5 млрд. рублей; здесь будет организовано более 2 тыс. рабочих мест (после выхода производства на полный цикл).

«Логан» прихорашивается

В 2010 году «Автофрамос» запускает обновленный «Рено-Логан», первые машины появятся в дилерских центрах уже в феврале.

Его предшественник стал в России одной из самых продаваемых иномарок последних лет – за четыре года выпущено свыше 250 тыс. штук, это более 20% общемирового производства «логанов». Но хотя машину и покупали, мало кто одобрительно отзывался о ее внешности. Именно поэтому в обновленной версии повышенное внимание уделено дизайну. В борьбе с нарочитой утилитарностью появился новый бампер, а также увеличенные радиаторная решетка и фары. Тяжелый задок освежило антикрыло, которое интегрировано в крышку багажника, а ее кромка получила хромированную окантовку, доступную, впрочем, лишь в дорогих комплектациях.

Внутри появились полноценные дверные ручки, средний подголовник на заднем сиденье, приборы и руль от «Рено-Клио», новая передняя консоль. Но главное новшество все же под капотом – 16-клапанный 1,6-литровый мотор на 18 л.с. мощнее. За прибавку придется заплатить 22 тыс. рублей.

Диапазон рекомендованных цен на новый «Рено-Логан» – 309–418 тыс. рублей, гарантийный срок на автомобиль продлен до трех лет.

Новый шинный в Нижнекамске

Здесь пущен в эксплуатацию уникальный завод по производству грузовых шин с цельнометаллическим кордом. Его начали строить в 2007 году после того, как в Европе ужесточили экологические требования к грузоперевозкам. Соблюсти их можно, только если автомобили обуты в шины именно с металлическим кордом, а такие выпускали лишь несколько иностранных компаний. За два года был построен новый завод с современным оборудованием – единственное на сегодня предприятие такого уровня в Евразии. Стратегическим партнером производства стала компания «Континенталь». ОАО «Татнефть» приобрело у немецкого шинного концерна самые современные лицензии и рецептуры. Всего нефтяники инвестировали в проект около 17 млрд. рублей. Проектная мощность завода – 1,2 млн. покрышек в год. Основные потребители продукции завода – КамАЗ, предприятия «Группы ГАЗ», НефАЗ, автобусные заводы. Интерес к российским шинам уже проявили за рубежом.

PEUGEOT 207
1,6 л, 120 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Premium, 686 800 руб.

FORD FIESTA
1,4 л, 96 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Titanium, опции, 688 900 руб.

Городской дозор

VOLKSWAGEN POLO

1,4 л, 86 л.с., 7-ступенчатая DSG, комплектация Trendline, опции, 754 731 руб.

RENAULT CLIO

1,6 л, 110 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Dinamique, опции, 670 780 руб.

«Фольксваген-Поло» – не просто новинка. В своем классе он технический и ценовой ориентир. Как выглядят на его фоне конкуренты, выяснял Сергей Воскресенский. Фото Александра Кульнева.

Их смело можно отнести к женским – яркие, словно игрушечные, запоминающиеся. К тому же все с автоматами, или, если уж быть совсем точным, с коробками, не требующими ручного переключения. Однако, взвесив характеры, совсем не детские возможности моторов объемом 1,4 и 1,6 л, невольно признал автомобили очень даже мужскими. Вне зависимости от пола и ориентации, машины вполне пригодны для динамичных перемещений в условиях большого города. Автомобили навели на интересное соображение: их разделяют даже не дизайн (каждый по-своему хорош), мощность двигателей или другие ездовые возможности, а некий возрастной ценз потенциальных владельцев, заложенный создателями. Одни эмоциональны, нервны, порой даже взбалмошны, другие, наоборот, подчеркнуто прагматичны. Итак, перед нами совсем не утратившие привлекательности, недавно обновленные «Пежо-207» и «Рено-Клио», чертовски выразительный «Форд-Фиеста» и, конечно же, интригующая новинка – «Фольксваген-Поло».

БЛАГОДАРЯ ИЛИ ВОПРЕКИ?

Легкий макияж, добавленный в нынешнем году стилистами «Пежо» к уже примелькавшемуся портрету 207-го, не изменил знакомых, весьма симпатичных очертаний. Скорее удачно подчеркнул и без того выразительные обводы кузова. Почти прежний автомобиль и изнутри. Взгляд буднично скользит по энергичным линиям передней панели, шкалам приборов, отливающим малиновым серебром, яркому и в то же время мрачновато-внушительному дисплею, крутилкам раздельного климат-контроля. Все это внушает доверие: высококачественные пластики, индивидуальность стиля. Разве что стереосистема потерялась на фоне остального.

Однако стоит присмотреться, чувствуешь: эмоции и ощущения противоречивы. Именно в этом главная особенность 207-го. Такой вроде бы ладненький, он вдруг встречает узким проемом передней двери. Озадачивает массивным рулем, посадкой, при которой баранку хочется до отказа вытянуть на себя и опустить. Но так она «подрезает» приборы. В поисках компромисса долго двигаю руль вверх-вниз, одновременно ерзая на простецком, неудобном и пропорциями, и профилем сиденье.

Общение с «Пежо-207» в движении – постоянная борьба между захватывающим напором очень резвой машины и остужающими эмоции особенностями, о которых говорят: «слишком». Классный двигатель – любит обороты, в нем легко уживаются эластичность и веселый темперамент, бьющий через край, особенно после 4000 об/мин. В помощь мотору столь же энергичная коробка передач, каждый раз заставляющая не трогаться, а стартовать и при этом перебирающая передачи со знанием дела. Иногда, правда, в логике взаимосвязей что-то нарушается – машина вдруг становится задумчивой, но потом словно спохватывается, и все встает на место.

Такая забота о непристегнутых пассажирах иногда способна вызвать панику.

Тумблер подогрева сиденья упрятан в укромное место, но это полбеды. Он еще и многоступенчатый!

Раздельный климат контроль в «Пежо» – скорее дорогая игрушка: никаких преимуществ перед остальными.

Поначалу душа поет от общения с машиной. Кажется, можно привыкнуть к шумной трансмиссии, нервной тормозной педали, реагирующей на дуновение, к жестким, вытрясающим душу подвескам, «собирающим» с дороги каждый камешек, и специфической управляемости, благодаря которой «Пежо-207» напорист и выразителен, особенно на ровной дороге. Однако зачастую резок.

Но постепенно приходит ощущение того самого «слишком». Завывания в коробке передач раздражают. Прыгучесть, особенно на дорогах российской глубинки, утомляет, а поведение автомобиля на зимнем покрытии и на неровностях иногда нешуточно пугает. В характере 207-го многовато противоречий, несобранный он какой-то, взбалмошный.

Peugeot 207

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Импозантная 3- или 5-дверная машина впервые представлена публике на Женевском автосалоне 2006 года, в 2009-м хэтчбек обновили.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4 и 1,6 л (75, 90, 120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая или роботизированная 2-Tronic, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Urban, Premium, Active.

ЦЕНА В РОССИИ:
523 000–681 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Симпатичный интерьер, удобный багажник, отменная динамика, хорошая (на ровном асфальте!) управляемость.

– Тесен для сидящих сзади, шумная трансмиссия, посредственные плавность хода и обзорность.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,7** полная оценка по категориям в конце статьи

Выразительность противопоставлена практичности – зато с ним не скучно. Ну а резкий, иногда противоречивый характер наверняка не оставит равнодушным, хотя понравится далеко не всем.

Кнопка *Start/Stop* – часть дополнительного оборудования, включающего разблокировку замков при приближении к автомобилю.

Русифицированное меню – другим пример для подражания.

Многофункциональное рулевое колесо на «Фиесте» – опция.

Ford Fiesta

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль нынешнего поколения представлен публике в 2008-м, тогда же продажи 3- и 5-дверного хэтчбеков начали в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,2, 1,4 и 1,6 л (82, 96 и 120 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая или 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Ambiente, Trend, Titanium, Sport.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
592 400–740 400 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Выразителен, удобные передние сиденья, интересная управляемость, отличные тормоза, хорошее багажное отделение.

– Тесен для сидящих сзади, посредственная плавность хода.

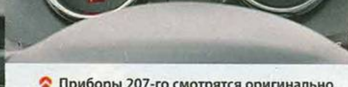
ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,0 полная оценка по категориям в конце статьи

За явно молодежным дизайном – интересный и хорошо доведенный автомобиль. Для пользователей в России немного не хватает комфорта.

ДАЕШЬ, МОЛОДЕЖЬ!

Будь он даже какого-нибудь невзрачного синюшного оттенка, этот «Форд» все равно заметен на дороге. Про него, точнее, про нее, все время хочется говорить уменьшительно-ласкательно: дверка, капотик, фонарик. Такова «Фиеста» – модная, современная, сотканная из причудливо изогнутых линий. Обратная сторона импозантной внешности – возрастной ценз владельца. Согласитесь, в подобном авто с трудом представишь себе пятидесятилетнего.

На первый взгляд, внутри господствует все та же молодежная мода. Причудливые очертания комбинации приборов, многокнопочной центральной консоли. Рулевое колесо странного сечения изобилует загадочными утолщениями. На этом больше



Приборы 207-го смотрятся оригинально, но в темноте подсвеченные изнутри цифры читаются неважно.

Яркая комбинация приборов – и невзрачная «музыка», массивная баранка – и плоское, неудобное сиденье. «Пежо-207» словно не может решить – каким же быть?

В этой номинации «Фиеста» не лучший пример для подражания. Форма щитка и цифры оставляют желать лучшего.

В «Фиесте» за кнопочным и прочими фокусами скрывается вполне продуманная машина.

Лаконично, удобно, читаемо… Но «Клио» очень не хватает русификации меню.

В «Рено» поначалу чувствуешь себя слегка обделенным всевозможными игрушками. Впечатление это обманчиво.

«Поло» есть чем гордиться – к его приборам претензий не возникает.

Чуть мрачноватый фирменный дух – в каждой детали интерьера. Самая удачная деталь салона «Поло» – комбинация приборов.

В этом автомате предусмотрен даже зимний режим.

Короткие подрулевые переключатели поначалу кажутся неполноценными, но работают безупречно.

Да-а-а, тумблеров многовато. Однако при столь невзрачной панели магнитолы такая гарнитура в «Рено» просто необходима.

Renault Clio

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Обновленный в 2009 году 3- или 5-дверный хэтчбек вновь продают в России.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,6 л (110 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика или 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Confort, Dynamique.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
587 380–657 380 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Удобен спереди, умеренно просторен сзади, рациональное багажное отделение, хорошая плавность хода, сбалансированные ездовые возможности, адаптирован для России.

– Неудобный педальный узел, отсутствие меню на русском языке.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Пример взвешенных, весьма практичных решений, рассчитан на самых разновозрастных потребителей – удобен, напорист, комфортен, лишь немного скучноват.

хочется играть, нежели с этим ездить, открывая все новые функции и уровни. Раздражает? Не нравится? Не стоит спешить и, сочно хлопнув дверцей, навсегда расставаться с машиной. Кажется, в какой-то момент создатели испугались собственной смелости и, дрогнув, переметнулись к практичности. Встретив, как и «Пежо», зауженным проемом водительской двери, «Фиеста» вдруг предлагает на удивление удобное, совсем взрослое сиденье с длинной, просторной подушкой, высокой спинкой и отменными диапазонами регулировок. Поначалу даже не верится, что все это возможно: под

Задним пассажирам в «Пежо» откровенно тесно, ноги застревают в глубоких колодцах.

«Фиеста» не рассчитана на взрослых задних пассажиров: тем будет тесно в коленях.

Из четырех машин лишь «Клио» предлагает более или менее полноценные задние места.

Против ожиданий, сзади «Поло» непрактичен. Скорее всего, разработчики смирились с тем, что иначе не будет.

ногами удобные педали, справа рычаг вполне современного автомата, да и «климатик», показавшийся немного вычурным, на удивление логичен.

Но это только начало налаживания отношений. Оказывается, именно с ездовой программой у «Фиесты» все в порядке. Конечно, мотор (1,4 л, 96 л.с.) темпераментом и напором уступает 120-сильному «Пежо», но это не главное. Ведь двигатель и автомат выполняют свою работу живо, слаженно, энергично. Машину не упрекнешь в недостатке резвости, разве что разгоняется не столь бурно, как «Пежо», куда мягче реагируя на нажатие акселератора. Добавим к этому весьма умеренный шум, отличные, понятные тормоза. Выделим настроенную управляемость, благодаря которой «Фиеста» хороша даже на скользкой заснеженной дороге. Руль – острый, реакции – мгновенные, а автомобиль, в отличие от предыдущего, удобен, понятен и послушен.

Увы, подкачали подвески: жесткие, упругие, шумные на неровностях, к тому же недостаточно энергоемкие. В предрасположенности к ровным, высококачественным дорогам «Пежо» и «Фиеста» солидарны.

НЕ ПРЕКРАСЕН, МОЖЕТ БЫТЬ, НАРУЖНО

На фоне двух предыдущих модников «Рено-Клио» выглядит скромнее, сдержаннее. Тем не менее обновление автомобилю определенно пошло на пользу. В округлых линиях кузова наметились грани и острые углы, машина смотрится по-новому.

Как и у «Пежо», салон «Клио» не предлагает ничего нового, неожиданного. Знакомая припухлость передней панели, подчеркнутая мягкими пластиками, традиционно заваленные от водителя рулевое колесо и комбинация приборов, коротенькие, словно подрезанные подрулевые переключатели. После «Пежо» и «Фиесты» здесь слишком спокойно и однообразно, не хватает экспрессии, ярких пятен, раздражающих факторов. Зато на совершенно бесхитростном сиденье удобно усаживаешься почти сразу – в одно-два движения, да и дверной проем «Клио» заметно больше, чем у конкурентов. Словом, демократично, сдержанно, удобно, да и возрастной ценз владельцев заметно шире. Самая серьезная претензия к эргономике «Клио» – неудобный педальный узел: затекает нога на педали газа, а чтобы нажать на тормоз, ступню приходится выворачивать.

Сбалансированность главенствует и в ездовых свойствах. Умеренный шум (да и то лишь после 3000 об/мин), в котором солирует двигатель, неплохая обзорность, хорошая, особенно на фоне конкурентов, плавность хода. «Рено-Клио» определенно подготовлен к российским дорогам.

Багажный отсек «Пежо» объемом 236 литра вполне гармоничен и отвечает ожиданиям владельца.

К перевозке грузов «Фиеста» подходит на удивление рационально, да и объем для них не мал – 244 литра.

Благодаря наружному расположению запаски, «Клио» по размерам багажника лидер – 292 литра.

Багажник «Поло» очень мелкий: оказывается, здесь опция – дополнительный фальшпол. Но и без него всего-то 220 литров.

Откровенный прокол в эргономике: в темноте тумблер головного освещения отражается в стекле как раз напротив зеркала.

Кажется, мелочь, но по положению тумблера сразу не поймешь, с какого борта зеркало готово к регулировке.

Для России «Поло» комплектуют полноразмерной запаской.

Volkswagen Polo

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Новый «Поло» дебютировал на Женевском автосалоне в 2009-м, осенью-зимой того же года продажи 3- и 5-дверного хэтчбеков начались в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,2 и 1,4 л (70 и 85 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая или 7-ступенчатая DSG.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Trendline, Comfortline.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
475 291–577 018 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Отменные эргономика, динамика, тормоза, сбалансированное поведение на дороге, эффективная климатическая установка.

– Тесен для задних пассажиров, мелкий багажник.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Ему «все возрасты покорны» – чувствуешь себя обладателем продуманного, в чем-то даже выдающегося изделия. Тем обиднее просчеты, вызывающие раздражение.

Подвески можно слегка пожурить лишь за упругость на мелких неровностях. Остальные они глотают, не поперхнувшись. Даже управляемость, не очень выразительная после заточенной под лихую езду «Фиесты», тем не менее, хороша. Автомобиль не напрягает излишней агрессией, понятен и надежен на любой дороге.

А вот отношения двигателя и автомата время от времени не ладятся. Собственно к мотору (1,6 л, 110 л.с.) претензий нет – энергичен, удобен в большинстве ситуаций, разве что не бодрит, когда требуешь полной отдачи сил. А вот коробка «Клио» выделяется некоторой взбалмошностью, особенно в городе. Она немного, но запаздывает: нажал

СМОТРЕТЬ И ВИДЕТЬ

Маленькие машинки… Кажется, они должны быть воздушными, прозрачными, невесомыми. Ведь автомобилю, созданному для суетливых городских улиц, просто необходима хорошая обзорность. И не только через зеркала заднего вида, в первую очередь – впереди и по сторонам. Не секрет, что современные машины усиленно защищают: уменьшают окна, делают толстенными пороги и стойки кузова. У трех испытуемых из четырех мы отметили недостаточную ширину дверных проемов – трудно предположить, что об их узости инженеры не догадываются. Но идут на компромисс, балансируя между удобством входа и пассивной безопасностью. Обилие звезд, полученных в тестах EuroNCAP, – это, конечно, здорово, но мы просто взглянули на машину глазами водителя.

«Пежо-207». Наружные зеркала довольно необычной формы сдвинуты к средней части дверей, что при маневрах заставляет изрядно крутить головой. Однако к зеркалам постепенно привыкаешь, чего не скажешь о массивной передней стойке кузова: за ее стильным изгибом спрячется не только человек, но и автомобиль.

«Форд-Фиеста». Стиль вновь господствует над обзорностью. Стойка кузова чуть менее массивна, чем у «Пежо», да и расположена иначе. В поворотах и на перекрестках приходится подныривать под нее, чтобы разглядеть обстановку. А стильные наружные зеркала, с точки зрения водителя, далеки от совершенства.

«Рено-Клио». И здесь передняя стойка на взгляд тяжеловата. Однако более вертикальное ее расположение позволило конструкторам «отодвинуть» деталь от глаз водителя, улучшив тем самым обзорность. Немного, но удобнее наружные зеркала, хотя серебристая вставка бликует и слегка отвлекает.

«Фольксваген-Поло». С точки зрения обзорности наиболее комфортен. Удобны и зеркала, особенно правое, на площади которого не экономили. Непонятно только, зачем в поле зрения водителя попадает мигалка поворотника, расположенная на зеркале. В темное время суток от ярких вспышек так и вздрагиваешь.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	PEUGEOT 207	FORD FIESTA	RENAULT CLIO	VOLKSWAGEN POLO
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4045/1748/1472	3950/1722/1481	4032/1720/1497	3970/1682/1485
база	2540	2489	2575	2470
колея спереди/сзади	1475/1466	1473/1460	1458/1450	1463/1456
Объем багажника, л	270/923	281/965	288/1038	280/952
Радиус поворота, м	5,2	5,1	5,4	5,3
Масса снаряжен./полная, кг	1235/1685	1114/1495	1255/1665	1104/1580
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,7	13,9	12,2	11,9
Максим. скорость, км/ч	190	166	186	177
Топливо/запас топлива, л	А95/50	А95/45	А95/55	А95/45
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	5,3/9,7/6,9	5,1/8,9/6,5	6,1/10,0/7,5	4,7/7,7/5,8
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см³	1598	1388	1598	1390
Степень сжатия	11,0	11,0	9,8	10,5
Мощность, кВт/л.с.	88/120 при 6000 об/мин	71/96 при 5750 об/мин	82/110 при 6000 об/мин	63/86 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	160 при 4250 об/мин	128 при 4200 об/мин	151 при 4250 об/мин	132 при 3800 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А4	А4	А4	А7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII /з.х.	2,72/1,50/1,00/0,71/–/–/–/2,45	4,20/1,50/1,00/0,73/–/–/–/3,62	2,72/1,50/1,00/0,71/–/–/–/2,05	3,77/2,37/1,58/1,15/1,19/0,98/0,81/4,28
Главная передача	4,7	4,20	3,65	4,39/3,29/4,16*
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	185/65R15	195/50R15	185/60R15	175/70R14

**1–4-я передачи /5–7-я передачи /з.х.*

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики				
Снаряженная масса, кг	1237	1142	1237	1129
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	780 (63,1)/457 (36,9)	703 (61,6)/439 (38,4)	787 (63,6)/450 (36,4)	702 (62,2)/427 (37,8)
Дорожный просвет, мм	140	140	150	150

на газ – автомобиль неторопливо принимает команду, отпустил педаль – долю секунды продолжает разгоняться. Приспособился, конечно, но иногда, особенно при резких маневрах, поминаю трансмиссию недобрым словом.

СНОВА О РАЗУМНОЙ ДОСТАТОЧНОСТИ

Интересная метаморфоза: видишь подтянутый, симпатичный автомобиль – и без тени сомнения восклицаешь: «Новый «Фольксваген-Поло»!». А обойдешь вокруг раз-другой, и звучат иные слова: «Ну «Поло», ну новый...». Наверное, дело в сдержанности, рациональности стиля. С одной стороны, знакомый силуэт, которому все возрасты покорны, с другой – машине не хватает свободомыслия «Фиесты».

Все встает на свои места, когда дотрагиваешься до автомобиля в салоне. Ведь каждой рукояткой, тумблером, кнопочкой он подчеркивает: я – безупречен. Действительно, стоит протянуть руку – нужный рычажок нащупаешь там, где ожидаешь, пошевелишь ногой – она тут же находит нужную педаль. Даже климатическая установка здесь самая правильная и эффективная, руль регулируется в необходимых направлениях, да и диапазоны регулировок отвечают самым разнообразным параметрам водителей.

На этом фоне кое-что вызывает неприятие. Спинка водительского кресла чрезмерно давит на лопатки. Как же так?! Джойстик регулировки

наружных зеркал развернут относительно плоскости их перемещений. Неудобно! Очевидно, конструкторы сразу решили, что в «Поло» чаще будут ездить вдвоем, и зажали задних пассажиров и багажник.

Паспортные 1,4 л и 86 л.с. «Поло» не впечатляют – у иных конкурентов «лошадей» за сотню. Но «немец» рвет с места не хуже «Пежо». За несколько мгновенных, почти незаметных переключений привычное представление о возможностях бюджетного мотора меняется к лучшему. Хитрость – в 7-ступенчатой коробке DSG. Первые четыре передачи настроены исключительно на динамику, а три последующих – на экономичность. Стоит на ходу нажать акселератор, в бой, как правило, вступают четвертая или третья передачи. Добираешь до 130, сбрасываешь газ – включается более высокая передача, а в окошке маршрутника застывает цифра 7,0 л/100 км. Здорово! У иных конкурентов с автоматами на такой скорости средний расход поднимается до 11 л.

Конечно, возможности мотора небезграничны, на высоких скоростях динамика «Поло» постепенно слабеет. А в городе, в пробках, DSG иногда капризничает, выражая электронный протест нестабильным (то плавно, то рывком) движением с места. Так что и здесь приходится приспосабливаться к норову машины.

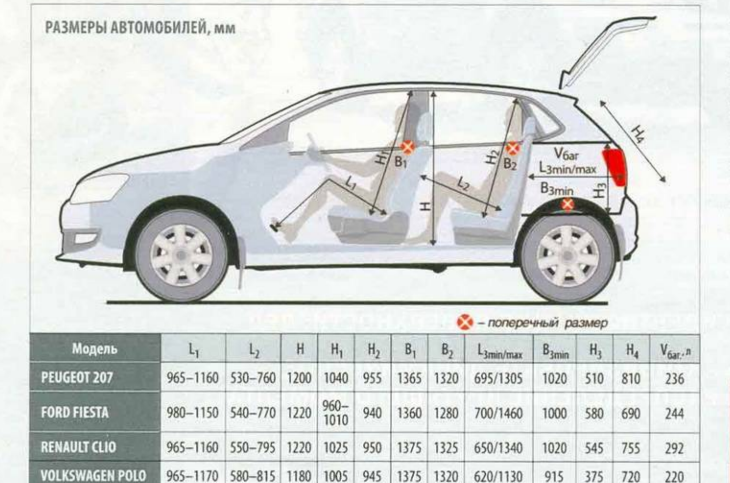
Но в остальном «Поло» хорош. Среди посторонних звуков в салоне преобладает шум шин, адаптированные к России подвески временами потряхивают слишком упруго. Зато очень удобны тормоза и управляемость. Благодаря настройкам шасси этот поначалу совершенно обычный по ощущениям автомобиль с удивительной легкостью берет самые коварные повороты. «Фольксваген» даже наводит на мысль: по-другому и быть не должно.

ВСЕ НА ВЫБОРЫ

Каким видится компактный городской автомобиль? Стильным или, наоборот, неброским? Наверное, он должен быть еще и динамичным, хотя в пробках это не очень важно. Вероятно, можно перечислить еще с десяток качеств, но пора вспомнить об одном очень весомом – цене. Пусть машины будут разные: противоречивые, норовистые, эгоистичные или, наоборот, чересчур правильные и практичные. В конце концов, покупатели найдутся для всех. Кто-то наверняка мечтает обладать выразительным и быстрым «Пежо-207» и готов мириться с некоторыми недостатками. Те, кто помоложе, скорее западут на жизнерадостную, но не очень практичную «Фиесту». Натурам рациональным покажется привлекательным немного сдержанный, зато самый универсальный в этой четверке «Рено-Клио». И, наконец, «Фольксваген-Поло» – своеобразный символ высокого качества технических решений и пример очень расчетливого подхода к созданию компактного городского автомобиля. **ЗР**

Автомобили на тест предоставлены компаниями: «Пежо Ситроен Рус», «Форд Россия», «Автофрамос», «Фольксваген Груп Рус».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
PEUGEOT 207	965–1160	530–760	1200	1040	955	1365	1320	695/1305	1020	510	810	236
FORD FIESTA	980–1150	540–770	1220	960–1010	940	1360	1280	700/1460	1000	580	690	244
RENAULT CLIO	965–1160	550–795	1220	1025	950	1375	1325	650/1340	1020	545	755	292
VOLKSWAGEN POLO	965–1170	580–815	1180	1005	945	1375	1320	620/1130	915	375	720	220

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
PEUGEOT 207	7	8	7	8	7	8	9	8	8	7	7	8	7	8	8	7,7
FORD FIESTA	9	8	8	8	7	8	8	9	9	8	7	8	7	8	8	8,0
RENAULT CLIO	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	9	8	9	8	8	8,1
VOLKSWAGEN POLO	8	9	8	8	7	7	9	9	9	8	8	9	8	8	8	8,2

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Сергей Воскресенский: «Ездить на подобных автомобилях не всегда комфортно, но, как правило, интересно. Юркие, подвижные, компактные, они позволяют легко выкручиваться из сложных городских ситуаций и при этом не пасуют в поездках на большие расстояния. Но как только видишь цены, хочется отложить покупку».

С ног до головы

Зимой принято представлять полноприводные автомобили. Компания «Мерседес-Бенц» традиций не нарушила, но сумела-таки удивить, параллельно показав… кабриолет. На смотринах побывали Павел Леонов и Юрий Тимкин.

ЗИМНЯЯ КОЛЕКЦИЯ

В январе прошлого года стартовало очередное поколение модели Е-класса. Естественно, с традиционной для фирмы заднеприводной компоновкой. В начале нынешнего зимнего сезона российским покупателям предложили модификацию с постоянным полным приводом 4MATIC четвертого поколения. Главное отличие новой трансмиссии от предыдущей – распределение крутящего момента между передней и задней осями в соотношении 45:55 вместо 40:60. Как утверждают инженеры, это благотворно сказалось на управляемости. Вот только почувствовать разницу могут, пожалуй, лишь разработчики машины да тонкие гурманы. За деление момента отвечает планетарный межосевой дифференциал повышенного трения с двухдисковым пластинчатым сцеплением (усилие блокировки 50 Н·м). При пробуксовке колес одной из осей момент переносится с той, что вращается быстрее, на более медленную. Если же коэффициент сцепления с дорожным покрытием ниже 0,3, например на заснеженной дороге или льду, сцепление механически блокирует трансмиссию. Это помогает свести к минимуму проскальзывание колес и значительно увеличивает тяговое усилие.

Разумеется, автомобиль наделили множеством электронных помощников, включая противобуксовочную систему ASR и систему распределения крутящего момента 4ETS. Последняя – составная часть ESP – способна за счет притормаживания проскальзывающего колеса (или оси) пропорционально увеличивать момент на другом (на другой). То есть устройство имитирует блокировки межосевого и межколесных дифференциалов.

Важно, что инженеры «Мерседес-Бенц» постарались сколь возможно снизить массу машины. Появилась дополнительная ведущая ось, а по сравнению с моноприводными собратьями автомобиль потяжелел всего на 50–70 кг, расход топлива вырос на 0,4–0,6 л/100 км. Чтобы добиться столь убедительных результатов, свободные дифференциалы передней и задней осей создавали по мудреной технологии, уменьшающей потери на трение, а раздаточную коробку интегрировали в коробку передач, что уменьшило размеры и массу агрегатов.

К сожалению, погода позволила поездить только по асфальту. Поэтому хоть как-то оценить управляемость удалось лишь на искусственной «полосе препятствий» (переставка, слалом и т. д.). По сравнению с обычной машиной, Е-класс 4MATIC куда проще стабилизировать после резкой смены полосы, когда начинается занос или снос. Конечно же, хочется испытать автомобиль на заснеженных и обледенелых дорогах, но это дело будущих тестов.

У нас продают лишь две полноприводные версии Е-класса, причем только с кузовом седан. «Мерседес-Бенц Е 350» с приставкой 4MATIC и 3,5-литровым двигателем мощностью 272 л.с. стоит от 2 398 000 руб., Е 500 с 5,5-ли-

Кабриолет дополнил модельный ряд Е-класса, уже включающий в себя седан, купе и универсал.

Тканевый верх предлагают в трех вариантах цвета – синий, черный или бежевый.

тровым 388-сильным мотором – от 3 172 400 руб. Коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая. Переплатить за обладание четырьмя ведущими придется около 160 000 руб. На фоне базовой цены не так существенно, а для наших дорог очень кстати.

Подготовив зимнюю коллекцию, фирма не забыла и о весенней. Тем более что кабриолет E-класса, как выяснилось, очень неплохо приспособлен к не самому ласковому климату…

ШАПКА-НЕВИДИМКА

Представитель компании высказался очень весомо: «Наши открытые автомобили всегда были инновационными. Мы первыми наладили массовый выпуск родстера со складной жесткой крышей. Именно на нашей модели впервые применен Air Scarf («воздушный шарф» – обдув шеи и плеч струящимся из кресел теплым воздухом), который потом взяли на вооружение многие конкуренты. Наш следующий шаг – разработка системы Air Cap («воздушная шапка»). Благодаря ей в салоне нового кабриолета E-класса при сложенной крыше сохраняется штиль даже на высокой скорости».

«Звучит, конечно, здорово, – ворчу в ответ. – Только вот в деле устройство не опробовать, презентация-то статическая». «Не проблема», – успокоил немецкий инженер и повел в аэродинамическую трубу.

Благодаря многочисленным электронным помощникам, имитирующим блокировки, следовать заданной траектории несложно. Главное – не переборщить со скоростью.

По субъективным ощущениям, скорость выполнения переставки на полноприводном автомобиле по сравнению с моноприводным ощутимо возросла.

«Мерседес-Бенц Е-класс Кабриолет» (полное название именно такое) пришел на смену открытой версии модели CLK, которую уже сняли с производства. Как и предшественник, он с тканевой крышей – применять жесткий складной верх на четырехместных кабриолетах фирма пока не собирается. Тент складывается-натягивается за 20 секунд. Причем дать команду электроприводам можно как находясь в салоне, так и извне – кнопкой на ключе. Немцы обещают, что механизм (его закупают у компании «Карманн») выдержит 20 000 циклов складывания, а этого хватит более чем на 25 лет эксплуатации. Крышу можно сложить либо поднять, двигаясь со скоростью до 40 км/ч, а ведь многим кабриолетам для подобной операции требуется остановка.

У дебютанта по сравнению с прежней моделью на треть возросла жесткость кузова – он не будет «дышать» даже на неровностях. Хотя, конечно, кабриолеты, как правило, ездят по отменным дорогам. Безопасность машины также улучшили. Уже в базовом оснащении семь надувных подушек, в том числе для коленей водителя. Впервые на открытом «Мерседесе» применили подушки для головы, благодаря которым при боковых столкновениях минимизируется риск получения травм.

Для модели предложат пять двигателей, в том числе два турбодизеля – мощностью 204 и 231 л.с. Базовый бензиновый мотор, наддувная «четверка», тоже развивает 204 л.с., промежуточный 3,5-литровый V6 выдает 292 л.с., а флагманский 5,5-литровый V8 может похвастаться внушительными 388 л.с.

...Наконец мы в аэродинамической трубе. В центре площадки – кабриолет Е-класса. Смотрится богато! На парковке элитного загородного клуба или дорогого ресторана он будет выглядеть гармонично. Сесть за руль легко: стойка ветрового стекла не слишком низко нависает над салоном, а ее края, кстати, покрыты мягким материалом. Так что вероятность травмы сведена к минимуму. Интерьер – за исключением блока управления крышей – такой же, как в купе Е-класса.

Звучит команда пристегнуться! Закрутились огромные лопасти вентилятора. За скоростью набегающе-

ДЛЯ БОЛЬШИХ

Помимо полноприводного седана Е-класса, представили и обновленный «Мерседес-Бенц GL». Основные внешние изменения: бамперы, оптика, радиаторная решетка, патрубки выхлопной системы, колесные диски (от 18 до 21 дюйма). Расширили цветовую гамму, добавив два новых металлика – медно-серый и палладиево-серебристый. В интерьере изменили сиденья и рулевое колесо, появились хромированные окантовки приборов. Добавили версию отделки салона деревом «тополь антрацит». Фирменный активный круиз-контроль работает отныне в диапазоне скоростей от 0 до 200 км/ч (раньше – от 30 до 180 км/ч), появилась система слежения за мертвыми зонами. На все модели устанавливают внедорожный пакет Off-Road Pro с понижающей передачей 2,93:1 в раздаточной коробке и системами помощи при спусках и подъемах. На нашем рынке GL предлагают с дизельным 3-литровым двигателем мощностью 224 л.с. (CDI 350 4MATIC BlueEFFICIENCY), а также двумя бензиновыми: 340-сильным 4,7-литровым (450 4MATIC) и 388-сильным 5,5-литровым (500 4MATIC). Базовые цены соответственно 3 018 000, 3 625 600, 4 026 000 руб.

Пневматическая подвеска AIRMATIC способна увеличивать клиренс GL до 307 мм. С таким можно преодолевать броды глубиной до 600 мм.

В салоне новшеств не так уж много. Зато появилась возможность заказать двухцветную отделку. Варианты: сочетание черного с бежевым или с серым.

го ветра слежу по установленному неподалеку монитору. Скорость 80 км/ч, а в салоне покой – ни шума, ни ветра. Но на сотне набегающий воздух уже потрепывает волосы. Инструктор «Мерседеса» подает сигнал использовать Air Cap. В ответ на нажатие клавиши от верхней рамки ветрового стекла отделилась пластина и, отодвинувшись на 60 мм, замерла. Одновременно приподнялись подголовники задних сидений с закрепленной между ними сеткой-дефлектором. И вот разбушевавшиеся было в салоне вихри сошли на нет! Нехитрые с виду устройства отводят набегающий воздух поверх салона, в котором по-прежнему тишь да гладь. Вот уж действительно «воздушная шапка»! В таких условиях можно запросто ездить без верха даже в холодную погоду: без сквозняков да еще и с «шарфом» Air Scarf вряд ли простудишься.

А скорость набегающего ветра все увеличивается! Вскоре монитор показывает 140 км/ч, но в машине по-прежнему комфортно. А стоило убрать Air Cap в исходное положение, по салону стал гулять настоящий ураган. Будь на мне кепка, ее непременно сорвал бы ветер!

Оценил эффективность «воздушной шапки» и на задних креслах, весьма просторных. На «галерке» комфорта ничуть не меньше, чем в «партере». Все так же тихо и безветренно.

Обычно открытые модели выводят на рынок весной-летом. А компания «Мерседес-Бенц» осмелилась запустить продажи в феврале. Благодаря теплой, пусть и невидимой, шапке – вполне оправданное решение. **ЗР**

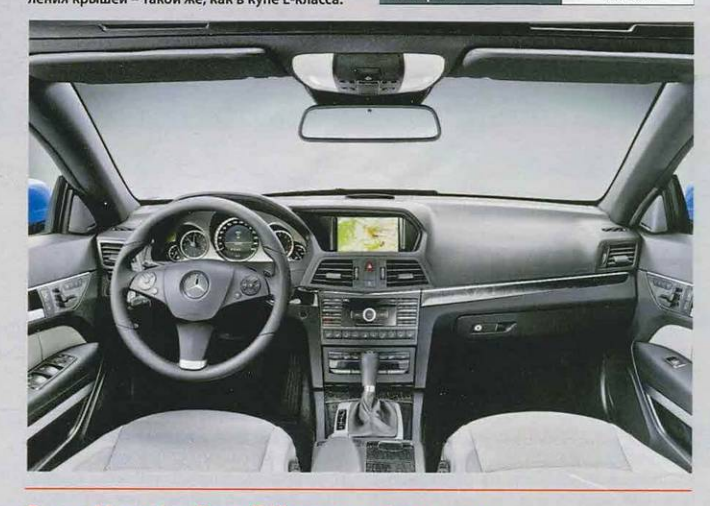
Автомобиль позволяет путешествовать со сложенной крышей даже в холодную погоду.

Air Cap отводит поток набегающего воздуха выше салона. Козырек можно активировать на скоростях до 160 км/ч.

Интерьер – за исключением блока управления крышей – такой же, как в купе Е-класса.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mercedes-Benz E-Klasse 4MATIC	
	E 350	E 500
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4868/1854/1471	
база	2874	
колея спереди/сзади	1585/1604	
Объем багажника, л	540	532
Снаряженная масса, кг	1805	1880
Полная масса, кг	2330	2425
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,6	5,3
Макс. скорость, км/ч	250	
Топливо/запас топлива, л	А95/80	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	9,7	11,4
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	V6	V8
Число клапанов	24	32
Рабочий объем, см^3	3489	5461
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	200/272 6000	285/388 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	350 2400–5000	530 2800–4800
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А7	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	трехрычажная/ многорычажная	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/45R17	



Семья Mercedes-Benz E-Klasse приросла двумя модификациями – столь же разными, сколь интересными.

ZAZ Chance

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 1,3 (71 л.с.), 1,5 (86 л.с.).
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.
КОМПЛЕКТАЦИИ: S, SE, SX.
ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 189 000–270 000 руб.
ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: комплектация SX, 270 000 руб.

Chevrolet Lanos

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый 1,5 (86 л.с.).
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.
КОМПЛЕКТАЦИИ: S, SE, SX.
ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 310 150–348 150 руб.
ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: комплектация SX, 348 150 руб.

Engine или двигун

Неброский «Шевроле-Ланос» уже давно на российских дорогах. Однако дни его продаж сочтены – на смену пришел украинский «ЗАЗ-Шанс». Как славянский акцент сказался на популярной модели? Выяснял Денис Арутюнян. Фото Георгия Садкова.

ХОЛОДНАЯ ВСТРЕЧА

День не задался с утра. Благополучно прибыв на полигон на редакционном «Ланосе», довольно долго ждал коллегу с новеньким «Шансом». Проблема не в нем: на морозе не сразу завелся… автовоз, который должен был доставить товарный, без номеров автомобиль. Холодный «Шанс», к счастью, ожил, но поначалу поехал, завывая мотором и трансмиссией. Пустится ли следующим морозным утром?.. Пока полистаем описание самой дорогой комплектации SX. Забавная вышла инструкция. Попробуйте понять из сообщения «рулевое управление с усилителем», какой именно там усилитель. «Стеклоподъемник передний элек-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Chevrolet Lanos	ZAZ Chance 1,3
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4237/1678/1432	
база	2520	
колея спереди/сзади	1405/1425	
Объем багажника, л	322	
Масса снаряженная/полная, кг	1030/1595	1197/1595
Макс. скорость, км/ч	172	
Топливо/запас топлива, л	А92/48	
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	5,2/10,4/6,7	6,0/10,4/7,6
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	
Рабочий объем, см^3	1498	1299
Мощность, кВт/л.с.	63/86 при 5800 об/мин	52/71 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	130 при 3400 об/мин	108 при 3300 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	
Размер шин	175/70R13	

трический». Один? Проверили – конечно, два. «Динамики – два спереди и стандартные сзади». Впереди, не иначе, сабфуверы… А вот самые интересные и абсолютно понятные данные: цена машины – 270 тысяч рублей, причем для модификации с мотором 1,3 л (существует и 1,5-литровая) это максимум!

Внешне седаны «Ланос» и «Шанс» – близнецы, разница лишь в форме фонарей и надписях на крышке багажника. Внутри отличий больше. Сесть за руль «Шевроле», сохраняя гордую осанку, непросто: кресло стоит слишком низко. Впрочем, сидеть в нем удобно. Но в салоне неуютно – все вроде бы на месте, однако явно не хватает хоть какого-то декора. Разве что серебристая накладка на верхней части панели радует глаз.

Устроиться в запорожском «Шансе» проще: кресло здесь установили повыше. Это достоинство обернулось недостатком. Крупный руль не самой удачной формы перекрывает всю верхнюю часть щитка – приборов не видно. Регулировок сиденья по высоте нет. Задний диван комфортен и по жесткости, и по наклону спинки. Багажник довольно вместительный, по конфигурации и объему такой же, как у «Шевроле».

КАДЕТ И КАЗАЧОК

За бортом минус тридцать. Однако машины утром завелись, синхронно сообщив об этом присвистом подшипников. Правда, «Ланос» пробежал уже больше 60 тысяч, а на одометре «Шанса» нет еще и 30 километров. Выезжая на тестовую трассу, запорожский новичок несколько раз позорно заглох. К работе сцепления и характеристике мотора надо привыкать: передаточное число первой

Задний диван «Ланоса» просторным не назовешь, но в этом классе (и за эту цену) претендовать на простор не приходится.

Простейшие приборы «Шевроле» выдают необходимый минимум информации.

Просто и без затей – салон «Ланоса» полностью отвечает идеологии доступного автомобиля.

передачи подобрано неудачно. Чтобы тронуться, 1,3-литровый мелитопольский двигатель пришлось крутить, дав сцеплению буксовать. Зато потом «двигун» (так написано на табличке под капотом – читается «двыгун», это по-украински) реабилитировал себя: довольно бодро разгонял машину, позволял удерживать вполне энергичный темп. Досаждал, пожалуй, только узкий тяговый диапазон – приходилось чаще переключать пока еще тугие передачи. И все же на фоне новичка «Ланос» с 1,5-литровым двигателем, служившим еще в опелевских «кадетах», кажется чуть ли не спортивным болидом. Этот на старте не заглохнет, а уверенная тяга позволяет реже тянуться к рычагу коробки. В остальном машины трудно различить. Умеренно комфортная подвеска, сносная характеристика гидроусилителя руля; тормоза мог бы назвать неплохими, если бы не отсутствие ABS.

ZAZ Chance хотя и небезупречен, но готов подхватить знамя достойного и доступного автомобиля, которое в свое время поднял Chevrolet Lanos.

Вдоволь покатавшись по заснеженным дорожкам, сравнил машины на сухом и чистом асфальте. Разгонять оппонентов до максимальной скорости не собирались, интереснее оценить динамику и шум на скорости около 100 км/ч. На «Шансе» до 60 км/ч основ-

Задний диван «украинцу» также достался от предшественника.

Приборы перекочевали на ЗАЗ без изменений. Из-за специфики мотора хочется добавить тахометр – на слух ориентироваться трудно.

Копеечная накладка на панели «Шанса» сразу осовременила интерьер. А вот руль поменяли зря – на «Шевроле» он удобнее.

Багажники у обеих машин одинаковы. В повседневной жизни 322 литров полезного объема хватит с лихвой.

ной шум создавали колеса и свист ветра, а с ростом скорости мотор заглушает все протяжным, надрывным ревом.

«Ланос» разгоняется куда охотнее, выходит на зачетную сотню гораздо раньше. Мотор здесь работает намного тише; основа акустического фона – аэродинамичесие шумы и шуршание шипованных шин.

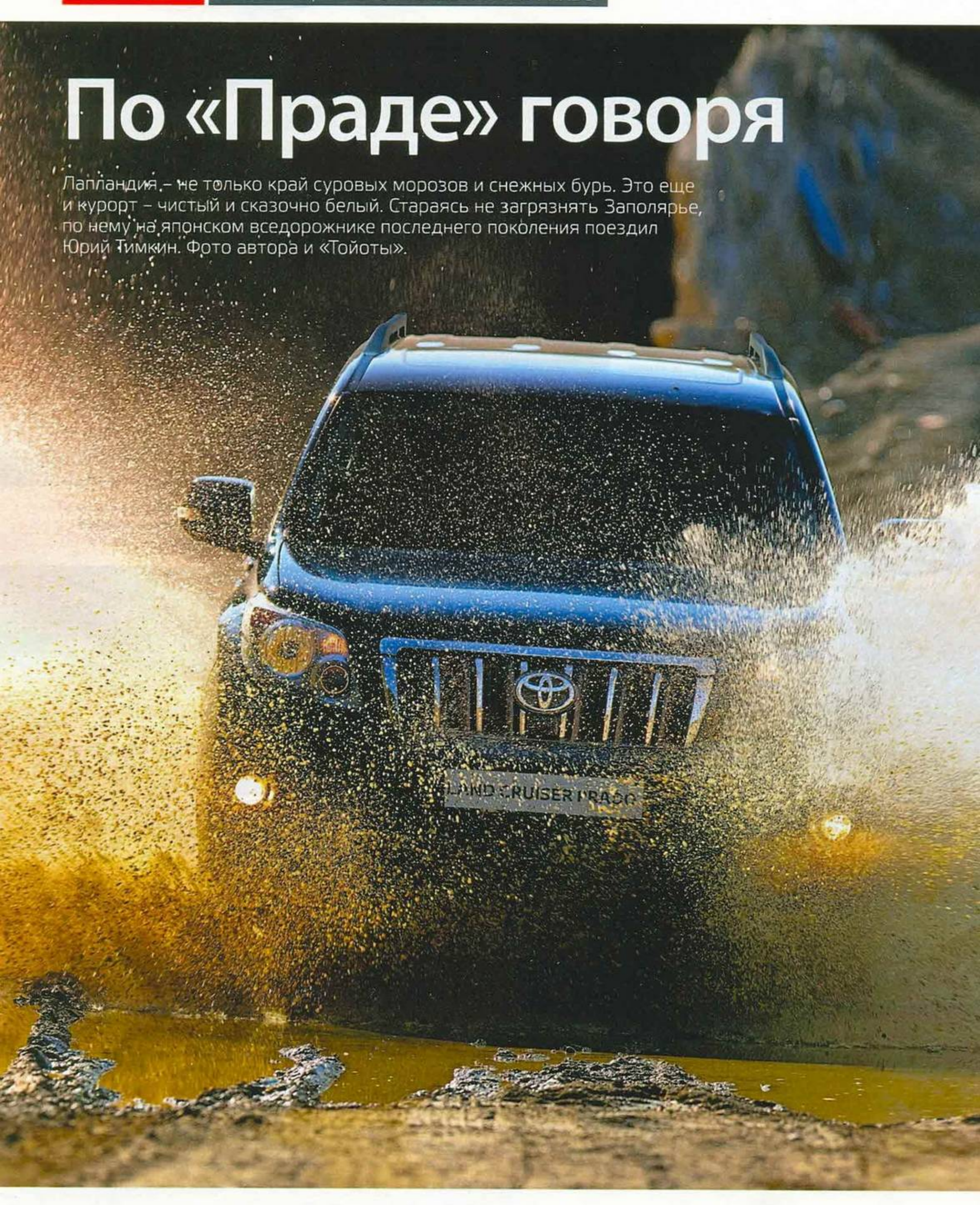
Завершая знакомство, вспомнил рекламный слоган «Шевроле-Ланос»: «Все, что нужно от автомобиля, и ничего лишнего». Пожалуй, так и есть – непритязательная машина полностью соответствует этому девизу: в меру удобная, в меру мощная и, главное, недорогая.

А что же «Шанс»? В целом «перевод на украинский» не испортил удачную модель. К тому же сделал ее доступнее. А ведь для этого класса цена – самый важный аргумент, который компенсирует мелкие недостатки. **ЗР**

Редакция благодарит компанию «Темп-Авто» за предоставленный на тест автомобиль ZAZ Chance.

По «Праде» говоря

Лапландия – не только край суровых морозов и снежных бурь. Это еще и курорт – чистый и сказочно белый. Стараясь не загрязнять Заполярье, по нему на японском вседорожнике последнего поколения поездил Юрий Тимкин. Фото автора и «Тойоты».



Внедорожники в России – «наше все»! Доля таких машин в общем объеме продаж у нас существенно выше, чем в Западной Европе. Причем в Старом Свете покупают в основном кроссоверы, у нас же в почете серьезные модели. Одна из самых любимых – «Тойота-Ленд Крузер». А 17% проданных в России «крейсеров» – версии «Прадо», выпускаемой с 2002 года. Сможет ли преемник удержать (а то и улучшить) показатель?

«Прадо» этого поколения разработан не с чистого листа. Он плод глубокой модернизации прежней версии. Пусть вас не вводят в заблуждение увеличившиеся длина (на 45 мм) и ширина (на 10 мм) кузова – платформа «Прадо» позаимствована у предшественника. Но… «Лонжеронная рама жестче на 11%, усилен и кузов. Эти меры снизили шум и вибрации, а также благотворно отразились на управляемости, в чем вы сможете убедиться на заснеженной площадке. Вам предстоит пройти «змейку», «лосиный» тест, совершить экстренное торможение», – сообщил сотрудник «Тойоты».

Вот это да! Прежде японцы, знакомя с «ленд крузерами», предлагали стартовать на бездорожье, а теперь рекомендуют оценить управляемость на ровной дороге – неожиданное начало!

ЛУЧШЕЕ – ДРУГ ХОРОШЕГО

Световой день в зимней Финляндии – всего пара часов. Но даже в сумерках видно: салон «Прадо» стал куда более солидным. В дизайне интерьера настроение задает угловатая центральная консоль, заметно возвышающаяся над передней панелью. Приборный щиток с трехмерным оптитронным дисплеем красив и внушителен. И если салон прежнего «Прадо» был просто добротным, то нынешний роскошен: по качеству материалов и тщательности отделки ничуть не уступает интерьеру флагманского «Ленд Крузера 200».

Да и оснащение щедрое. В базовой комплектации – кожаная отделка, не говоря уже о стереосистеме с AUX- и USB-входами, смарт-ключе, парктронике, подогреве сидений, мультифункциональном руле, раздельном климат-контроле. Электроприводами снабжено все что можно, включая рулевую колонку. В топ-версиях электрифицирован даже третий ряд кресел, которые легко сложить заподлицо с полом одним нажатием кнопки. Кстати, сидеть на «галерке» теперь гораздо удобнее благодаря опущенному на 50 мм полу. Отныне «Прадо» – полноценный семиместный автомобиль.

СКОЛЬЗКОЕ ДЕЛО

Вот и двигатель прогрелся, а солнце осветило расставленные по площадке оранжевые конусы. Покрытие под колесами опаснее, чем ожидал: под тонким слоем снега – лед. Ходить скользко, а уж проезжать «змейку» – тем более. Но машина движется с минимальными скольжениями. Там, где моноприводный автомобиль давно вылетел бы, «Прадо» спокойно маневрирует. Полноприводная трансмиссия с межосевым дифференциалом «Торсен» настроена так, что

Режимы системы MTS отображаются на дисплее панели приборов. Пункта «снег» среди них почему-то нет…

Даже в базовом исполнении автомобиль покоряет богатой отделкой и высоким уровнем оснащения.

на задние колеса идет, как правило, 60% крутящего момента. Но в зависимости от условий это соотношение может меняться от 50:50 до 40:60. Перераспределение тяги происходит моментально и практически незаметно.

«Лосиный» тест – непростое испытание для вседорожников с высоким центром тяжести и валкими подвесками. Но «Прадо» невозмутимо уворачивался от виртуального лося и спокойно возвращался на свою полосу – будто не высокий вседорожник, а более легковой кроссовер. Ведь шасси машины заметно модернизировали. Независимая передняя подвеска получила более жесткие амортизаторы, доработанные сайлент-блоки, а также усиленные нижние рычаги и поворотные кулаки. Задний неразрезной мост обзавелся новыми пружинами и амортизаторами. Сам мост усилен и, по утверждению инженеров, стал долговечнее. А еще у нового «Прадо» понижен центр тяжести. Но главное с точки зрения управляемости – автомобиль получил систему KDSS. Это стабилизаторы поперечной устойчивости, посредством гидромеханических клапанов зажимающие подвеску в поворотах и тем самым снижающие крены кузова.

На очереди участок для оценки машины при экстренном торможении. Предстоит проверить не столько новые 338-миллиметровые (плюс 32 мм) вентилируемые тормозные диски, сколько новаторскую для «Тойоты» систему Multi-terrain ABS. Разгоняюсь примерно до 80 км/ч и давлю педаль в пол. Автомобиль ни на йоту не уходит с курса и послушно останавливается, сбросив скорость до нуля на неожиданно коротком для столь скользкого покрытия отрезке. Сидевший рядом сотрудник компании предложил выйти из машины, взглянуть под колеса... и объяснений не потребовалось: при торможении на сыпучих покрытиях устройство дает колесам заблокироваться – они нагребают перед собой горку, способствующую лучшему замедлению. Эффективное решение!

В СВОЕЙ СТИХИИ

Ну а теперь все-таки на бездорожье! Десять километров – это мало? Нет, если ехать по снежной целине да еще в тем-

Сейчас под капотом лишь V-образная 4-литровая бензиновая 282-сильная «шестерка». Но уже с февраля в России появятся машины с 3-литровым турбодизелем.

Toyota Land Cruiser Prado

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4760
ширина	1885
высота	1880
база	2790
клиренс	220
Объем багажника, л	621/1953
Снаряженная масса, кг	2125
Полная масса, кг	2900
Разгон 0–100 км/ч, с	9,2
Макс. скорость, км/ч	180
Топливо	A95
Запас топлива, л	87
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	14,7
загородный цикл	8,6
смешанный цикл	10,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 4,0 л, 207 кВт/282 л.с. при 5600 об/мин, 387 Н·м при 4400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, A5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая/неразрезной мост; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 265/60R18.

Toyota Land Cruiser Prado приятен на дорогах, полезен вне их

В «Прадо» впервые только электроника предлагает варианты движения на бездорожье: Mud&Sand (по грязи и песку), Loose Rock (по сыпучему грунту и гравию), Mogul (по буграм, глубоким ямам и косогорам) и Rock (по скалам).

Сиденья третьего ряда складываются при помощи электроприводов. Сибариты будут довольны.

Диван второго ряда поделен на три части. Спинки каждой регулируются по углу наклона.

Кресла «галерки» убираются заподлицо с полом, что делает багажник вместительным и удобным.

ноте. Первым делом опробовал устройство MTS (Multi-Terrain Select) – оно позволяет регулировать порог срабатывания трекшн-контроля и допускать разную степень пробуксовки в зависимости от выбранного режима: «скалы» – минимум пробуксовки, «бугры» – пробуксовка ниже средней, «гравий» – выше средней, «грязь и песок» – высокая степень пробуксовки. Выбираю последний режим, поскольку пункта «снег» почему-то нет. Машина едет уверенно, не закапываясь в сугробы. Форсированная до 282 л.с. 4-литровая «шестерка» (мощность прежней версии – 249 л.с.) позволяет даже поднимать из-под колес внушительные снежные вихри. На пониженном ряду передач «Прадо» все так же уверенно гребет четырьмя колесами. А стоило эксперимента ради перейти в режим «скалы», поведение автомобиля заметно изменилось. То и дело хрюкает противобуксовочная система, и вскоре «Прадо» застрял на горке – хода не хватило.

Ночевать в лесу не хочется. Звать на помощь – тоже. Блокирую межосевой дифференциал, переключаю MTS в прежнее положение и активирую знакомую по «Ленд Крузеру 200» систему Crawl Control – круиз-контроль для бездорожья, не позволяющий разогнаться свыше 5,5 км/ч. Тщетно! Автомобиль тужится, но стоит. Значит, пора задействовать весь арсенал – включаю блокировку заднего дифференциала. И «Прадо» победно карабкается на холм.

Теперь последний (но один из самых серьезных) участок маршрута: нужно переехать овраг по двум тоненьким дощечкам. Здесь очень кстати устройство Multi-terrain Monitor, транслирующее изображение на центральный монитор с четырех наружных камер. Выведя на экран картинку с передней, спокойно преодолел препятствие. Без видеопомощника, скорее всего, пришлось бы искать живого и двигаться по его подсказкам.

В общем, «Прадо» буквально нашпигован современной электроникой и всевозможными «ассистентами». Автомобиль избавили от кондовости, которой грешил предшественник, – сделали более комфортабельным, элегантным и быстрым. Жаль, пока удалось опробовать только бензиновую модификацию. Дизельная появится в феврале – хороший повод продолжить знакомство! ЗР

Экзотермическая реакция

Комфорт езды зимой во многом зависит от эффективности отопления и вентиляции. Максим Сачков проверял разные типы систем в автомобилях ВАЗ. Фото Александра Батыру.

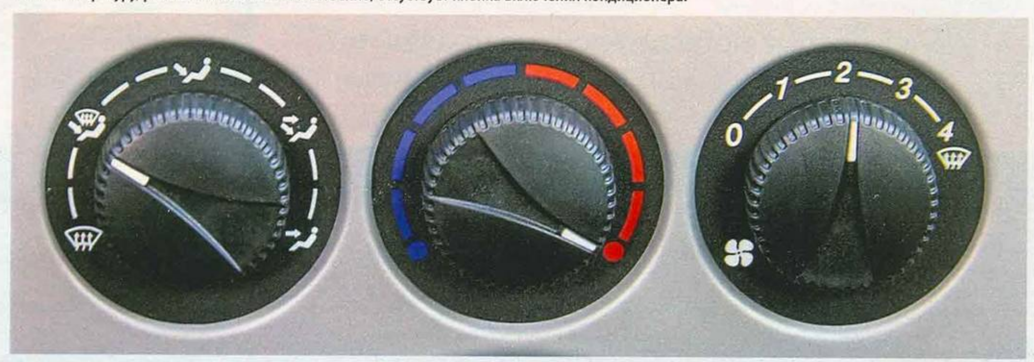
В прайс-листах официальных дилеров уже пару лет фигурируют «приоры» и «калины» с кондиционерами. Приобретая такой автомобиль, владелец получает дополнительное устройство, которое не просто спасает в жару, – это более сложная климатическая установка, круглый год поддерживающая комфортную температуру в салоне. Климат-контроль дороже обычной «печки», но лучше ли? Сейчас выясним.

БОЛЬШАЯ РАЗНИЦА

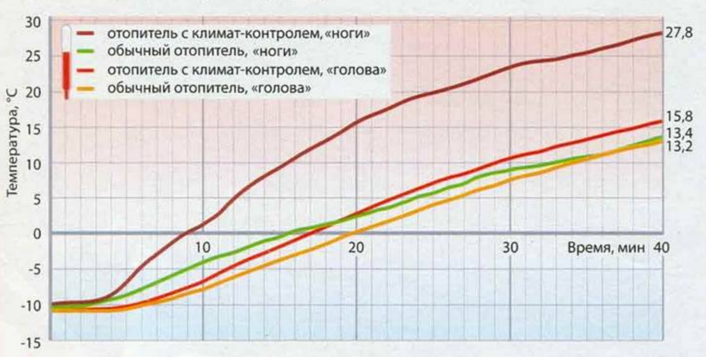
Первым делом разберемся с некоторыми техническими нюансами. Когда на «приоры» стали серийно монтировать климатические установки, в конструкцию автомобиля внесли некоторые изменения. В частности, применили иную шумоизоляцию моторного отсека, повысили эффективность системы охлаждения, модернизировали кузов – переделали щиток передка и рамку ветрового стекла. Сейчас для «приор», помимо обычных «печек» с ручным управлением, предлагают два варианта климатических систем. Первая, разработанная компанией «Панасоник» (Panasonic Taiwan Co., Ltd., совместно с японской Matsushita Electric Industrial), предназначена для комплектаций «Норма» и «Люкс», вторая, от южнокорейской «Халлы» (Halla Climate Control Corp.), – только для люксовых и экспортных версий. Несмотря на схожесть многих функций, различий у этих систем хоть отбавляй. Например, у них разные типы компрессоров: у «Панасоника» дополнительный вентилятор закреплен перед радиатором системы охлаждения, а у «Халлы» он расположен позади. Что касается непосредственно отопителей, то большинство деталей у этих систем тоже оригинальные. Вычислить производителя климатической установки можно, лишь взглянув на панель управления – у «Панасоника», например, в центре средней ручки есть кнопка принудительного обо-

Серьезный недостаток панели управления климатической установкой фирмы «Панасоник» – слепая шкала регулятора температуры. На ней нет ни строгих значений, ни даже красно-синих полос, чтобы выставить примерную температуру.

При внешней схожести с «климатом» на панелях управления обычными системами вентиляции и отопления ручки, задающие направление потоков и температуру, расположены иначе. Естественно, отсуствует кнопка включения кондиционера.



На 11-градусном морозе за 40 минут двигатель «Приоры», оборудованной климатической установкой, успел прогреться лишь до 70°С. Причина в высоких оборотах вентилятора, эффективно «охлаждающего» жидкость в радиаторе отопителя.



Изменение температуры в салоне автомобилей «Приора» с обычным отопителем и с климатической установкой.

ТЕМПЕРАТУРА ВОЗДУШНЫХ ПОТОКОВ НА ВЫХОДЕ ИЗ ДЕФЛЕКТОРОВ
(«приоры» с обычным отопителем и с климат-контролем)

	На ветровое стекло по центру	На ветровое стекло по бокам	Впереди в ноги	Назад в ноги
Обычный отопитель, $T_{ДВ}$ = 90°С	28,8	47,9	36,2	32,8
Отопитель с климат-контролем, $T_{ДВ}$ = 70°С	31,0	37,4	32,5	35,7
Отопитель с климат-контролем, $T_{ДВ}$ = 90°С	37,0	49,5	37,7	39,5

грева и обдува стекол, а «Халла» такой функции лишена.

Теперь разберемся, в чем разница между климатической системой и обычной «печкой». Больше всего различий скрыто под панелью приборов. Блоки отопителей разные по конструкции и комплектующим – у «климата» в корпус добавлены детали системы кондиционирования, заслонки снабжены приводами, иные радиаторы, вентиляторы, жгуты проводов, шланги. Но по точкам крепления все блоки унифицированы, а вместе с ними одинаковы по расположению и длине каналы, по которым воздух идет внутри панели приборов к дефлекторам. Кроме того, в машинах с климат-системами рядом с потолочными светильниками установлен датчик, отслеживающий температуру в салоне: электронный блок обрабатывает полученные сигналы и отдает команды заслонкам и вентилятору. Таким образом, «печка» поддерживает заданный водителем микроклимат.

ГРЕЕМСЯ ПЕЧКАМИ

Проверим эффективность и удобство пользования двух систем отопления «Приоры». В тесте участвуют два хэтчбека – с ручной «печкой» и с климатической установкой «Панасоник». Устанавливаем температурные датчики в области ног и шеи водителя, дожидаемся их выстуживания и задаем отопителям наиболее характерные для зимнего прогрева режимы. Воздушные потоки направляем в ноги и на стекла, температуру – на максимум, у обычной «печки» выставляем вторую скорость вращения вентилятора, а у климатической установки переводим регулятор на *Auto*. Одновременно на двух машинах заводим двигатель и покидаем салон, плотно закрыв за собой двери.

За бортом минус 11. Внутри первые несколько минут показания почти одинаковые. Но по мере прогрева двигателя климатическая установка постепенно увеличивает скорость вращения вентилятора, ее кривая прогрева для зоны ног начинает загибаться круче, чем у обычного отопителя. Разница в результатах после 40-минутных испытаний составила 14,4°С. В «Приоре» с «климатом» теплее и в головах. Правда, тут более продвинутая система выше лишь на 2,6°С. Однако уже очевидно, что под контролем электроники «Приора» прогревается быстрее.

Конечно, находясь в салоне, тоже можно переключать режимы, добиваясь более эффективного прогрева. Но, похоже, дело еще и в иной конструкции отопителя для климатической системы. Ведь из-за того, что электроника гоняла вентилятор отопителя на повышенной скорости, двигатель за 40 минут успел прогреться лишь до 70°С, в то время как на второй «Приоре» стрелка указателя стояла на 90°С. Померили температуру на выходе из дефлекторов – разница незначительная, причем на стекло и в ноги задних пассажиров «климат» дул даже более теплым воздухом (см. таблицу). А когда охлаждающая жидкость в автомобиле с климатической установкой достигла 90-градусной отметки, ее преимущество стало безоговорочным.

Эксперимент показал, что отопитель с климат-контролем не только удобнее, но и эффективнее обычной «печки». Теперь оценим разницу в ценах – за климатическую установку придется доплатить 26 тысяч рублей (данные на конец 2009 года), правда, за эти деньги покупатель получает и ABS. Доплата в 8,5% цены автомобиля – это существенно, но в абсолютных единицах измерения вполне терпимо. Впрочем, выбор за вами, благо в продаже есть любые машины. Когда карты раскрыты, правильный ход сделать совсем не сложно. **ЗР**

Благодарим автосалон «АвтоГЕРМЕС Северо-Восток» за предоставленные для замеров автомобили.

BMW X1

3,0 л, 258 л.с., 6-ступенчатый автомат, 2 754 000 руб.

Лакомый кусочек

Подобрать ему конкурента непросто: БМВ-Х1 попадает в нишу, едва заполненную. Кому адресован этот автомобиль? Чем он готов прельстить покупателя на фоне более крупных паркетников? Прихватив с собой «Инфинити-ЕХ35», за ответом отправился Михаил Гзовский. Фото Александра Батыру.

«И толстый, толстый, толстый слой шоколада. Вот практически все, что от жизни нам надо!» – крутится в голове подзабытый шлягер при виде двух шоколадного цвета кроссоверов. Для начала отведаем уже полюбившееся покупателям лакомство...

МОЛОЧНЫЙ С ЮЗЮМОМ

На столицу падает весь недополученный в начале зимы снег, в ответ падает до пешеходной скорость движения. На первое погода предлагает кашу под колесами, на десерт – зефир снежных завалов вдоль тротуаров. За рулем «Инфинити-EX35» ощущения в такую пору двоякие. Надеялся почувствовать себя абсолютно в своей тарелке – ведь с полным приводом трогаешься увереннее. Но дорожный просвет явно мал даже для некоторых «гламурных» бордюров, а реакция на нажатие акселератора излишне нервная. Впрочем, подобного следовало ожидать от «двуличного» автомобиля. Ведь «Инфинити» позиционирует EX как синтез вседорожника и купе. Судя по реакциям машины, превалирует в этом тандеме спортивность.

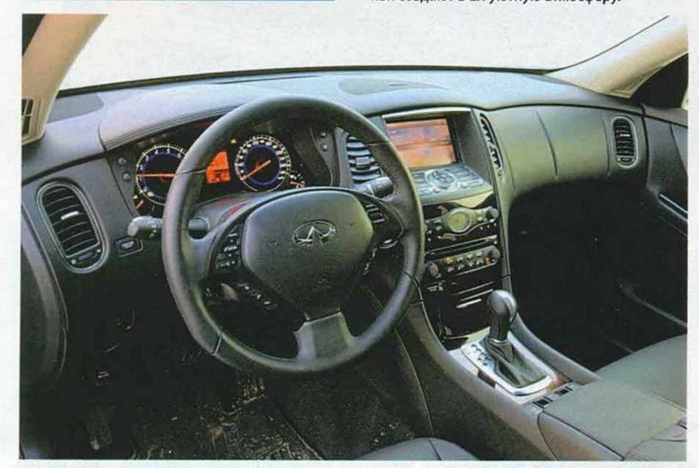
Какой классный мотор! Он обожает высокие обороты, после 5000 об/мин плотную «вату» звукоизоляции прорывает сочный голос «шестер-

«Инфинити» позволяет похулиганить, хотя система стабилизации полностью не отключается.

Навигационная система «Инфинити» знакома с Подмосковьем хуже, чем маршрутник БМВ. Проложить путь до ворот полигона она не смогла.

Спокойные обводы передней панели, податливый пластик и довольно мягкие сиденья создают в EX уютную атмосферу.

Сине-красный ореол в шкалах «Инфинити» придает комбинации загадочность и шик.



ки» – «Инфинити» устремляется навстречу очередному виражу. С каждой новой попыткой убеждаюсь: коробка, чуть что, норовит перейти на пониженную передачу и взвинтить обороты мотора. О спортивном и ручном режимах зимой лучше забыть сразу. Триста с лишним сил моментально срывают колеса в пробуксовку, система стабилизации остается безучастной достаточно долго. В этот момент легко развивается занос, поскольку полный

Infiniti EX35

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Предсерийный образец дебютировал в 2007 году на автосалоне в Нью-Йорке. В России машина с конца 2008 года.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 3,5 л (302 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Premium, Elite, Elite + NAVI.

ЦЕНА:
1 960 000–2 130 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Хорошие управляемость и плавность хода, уютный интерьер, отличная динамика.

(–) Скромный багажник, малый дорожный просвет, отсутствие полноразмерной запаски.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА

полная оценка по категориям в конце статьи

Предлагает богатое оснащение и одну из лучших в классе управляемость за умеренные деньги. Вне асфальта беспомощен.

BMW X1

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель на базе универсала БМВ 3-й серии продемонстрировали на Парижском автосалоне 2008-го. Первые машины сошли с конвейера в Лейпциге в октябре минувшего года.

ДВИГАТЕЛИ:
дизельные, 2,0, л (175 и 210 л.с.); бензиновый, 3,0 л (258 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатые механическая и автоматическая.

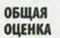
КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 499 000–1 799 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отменная управляемость, безупречная эргономика, неплохая геометрическая проходимость, удобное водительское сиденье.

Посредственная плавность хода, тесный второй ряд, отсутствие запасного колеса.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА  **8,5** полная оценка по категориям в конце статьи

Удачно сочетает вышколенное поведение на дороге с неплохой по «паркетным» меркам проходимостью.

БМВ не стремится пустить пыль в глаза: приборы скромны. Но безупречны по восприятию.

привод ATTESA E-TS придает поведению машины ярко выраженный заднеприводный характер. Еще хорошо, что руль ощутимо сопротивляется вращению даже на льду, с ним безошибочно чувствуешь угол поворота колес.

Помню, активность EX доставила мне немало удовольствия при первой встрече с «Инфинити» на прогретом калифорнийским солнцем асфальте. Но наш климат быстро внес коррективы в те впечатления. Окончательную

Интерьер БМВ более ярок с точки зрения стиля, но уюта в нем меньше. При посадке неизбежно вытираешь порог брюками.

Навигатор БМВ понравился больше – он нагляднее, удобнее в пользовании и лучше знает географию.

Водитель X1 может снять электронный ошейник с машины: коротким нажатием кнопки отключается противобуксовочная система, продолжительным – система стабилизации.

В «Инфинити» при вращении ручек «климатика» на консоли значения температуры выводятся на монитор – схема на любителя.

Тестовый экземпляр на зимних шинах продемонстрировал хорошую плавность хода, особенно в сравнении с БМВ.

точку в экспериментах с ездой в заносе ставит электроника: после 10 минут активного педалирования (для эффектного фотокадра) на панели загорается лампа неисправности полного привода: не иначе, перегрели муфту...

Впрочем, если не поддаваться на спортивные провокации, катить на ЕХ и зимой в удовольствие. Мотор уверенно тянет практически с нуля, только поаккуратнее обращайся с педалями. Подвески не выдающиеся, но мелкие изъяны они демпфируют недурно.

А главное, «Инфинити» полон желанных атрибутов сладкой жизни! Удобное водительское сиденье хорошо фиксирует тебя в повороте (лишь отъявленные придиры отметят короткую подушку), в нем комфортно, оно оснащено электроприводами и памятью. Стоит включить зажигание, кресло и руль услужливо отъезжают – каждый в свою сторону, освобождая выход. Уже в базовой версии получите ксеноновый свет, климат-контроль, электропривод для пятой двери и трансформации заднего дивана, кожаный салон. Поистине «Инфинити» – отменный молочный шоколад! Притом с изюмом – системой кругового обзора AVM, элегантной выдвижной вешалкой для одежды в водительском подголовнике. Недаром ЕХ так нравится девушкам!

Угощение от БМВ оказалось другого сорта.

ТЕМНЫЙ ГОРЬКИЙ

Сугубо формально, БМВ-Х1 стоит на ступень ниже «Инфинити-ЕХ»: не-

Заднее сиденье ЕХ раскладывается кнопками на центральном тоннеле – здорово! По объему багажника «японка» уступает БМВ.

Обе машины явно намекают: задний диван двухместный. Но места для ног в «Инфинити» все же чуть больше.

Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг}$, л
INFINITI EX35	925–1135	600–850	1180	965	950	1380	1365	815/1495	1010	370	830	284
BMW X1	975–1175	550–800	1175	990	965	1400	1390	885/1430	930	455	820	308

МНЕ СВЕРХУ ВИДНО ВСЕ?

Понятие «обзорность» в новейшей автомобильной технике достигло небывалых высот. Возьмем «Инфинити»: в корпусах зеркал и под передней и задней эмблемами установлены видеокамеры AVM (Around View Monitor). Компьютер «склеивает» изображения в единую картинку, так что водитель получает 360-градусный обзор. Можно увеличить одно изображение, например чтобы оценить ситуацию по слепому правому борту. Жаль, в условиях русской зимы камеры «Инфинити» быстро пачкаются и качество трансляции падает до неудовлетворительного.

БМВ лишен таких «излишеств», но и он выдает многоплановую информацию. Самая критичная зона позади автомобиля охвачена камерой, в тандеме с которой работают передний и задний парктроники с удобной «линейкой», расчерчивающей траекторию. Пиктограмма в правой части монитора не столь эффектно, как AVM, но не менее наглядно указывает на опасное сближение с препятствием.

Все, что касается климата, в БМВ сосредоточено на этом компактом блоке. Удобно и наглядно.

Для задних пассажиров БМВ, в отличие от сидящих в «Инфинити», не предусмотрены воздуховоды. Человеку ростом 180 см сидеть уже тесно.

Багажное отделение БМВ больше по объему, с подполом-органайзером. Если заглянуть еще глубже, найдете шинный ремкомплект – место для докатки не предусмотрено.

С точки зрения геометрической проходимости БМВ предпочтительнее: по нашим замерам, его дорожный просвет на 35 мм больше, чем у «японки».

мецкая машина короче на 181 мм. Хотя ростом они почти равны, дорожный просвет «немца» больше на 35 мм.

Переведу на общепонятный: вы попадаете в салон, пригибаясь и широко шагая, поскольку уровень пола по сравнению с «Инфинити» существенно выше.

Посадка даже на опущенном до упора сиденье тоже довольно высокая, почти командирская, как во «взрослом» вседорожнике.

Интерьер рассчитан скорее на мужчину, нежели на барышню. Никаких игривых линий и нарядных приборов – царство минимализма и функциональности. Правда, мужчине надлежит быть спортивного телосложения – у великолепных жестких кресел с удлиняемой подушкой хотя и можно с помощью электрорегулировки «распустить» боковую поддержку, все-таки скроены они явно в расчете на субтильных.

Продолжаю вживаться в образ владельца. И очень скоро понимаю – он эгоист до мозга костей. Кокпит отвернулся от пассажира, массивный подстаканник его теснит – все в угоду водителю. Второй ряд? Сажусь «сам за собой». Много воздуха над головой, но колени упираются в спинку водительского кресла, несмотря на все ухищрения дизайнеров, предусмотревших в ней выемки.

Звук рядной «шестерки» БМВ – то, ради чего фанаты марки не жалеют кровно заработанных. В ответ на нажатие чувствительной наполь-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	INFINITI EX35	BMW X1
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4635/1800/1600	4454/1798/1545
база	2800	2760
колея спереди/сзади	1540/1545	1500/1529
Радиус поворота, м	5,3	5,9
Объем багажника, л	309	420
Масса снаряженная/полная, кг	1932/2283	1685/2180
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,9	6,8
Максимальная скорость, км/ч	231	230
Топливо/запас топлива, л	А95/80	А95/63
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	10,2/15,9/12,3	7,3/13,0/9,4
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24
Рабочий объем, см³	3498	2996
Степень сжатия	н.д.	10,7
Мощность, кВт/л.с.	222/302 при 6800 об/мин	190/258 при 6600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	341 при 4800 об/мин	310 при 2600 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А5	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,84/2,35/1,53/1,00/0,84/–/2,76	4,07/2,37/1,55/1,16/0,85/0,67/3,20
Главная передача	н.д.	3,91
Ходовая часть		
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	225/55R18	225/50R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	INFINITI EX35	BMW X1
Снаряженная масса, кг	1887	1788
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1016 (53,8)/871 (46,2)	911 (51)/877 (49)
Дорожный просвет, мм	145	180

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
INFINITI EX35	9	9	10	8	8	7	9	8	9	8	8	9	7	8	7	8,3
BMW X1	10	9	9	8	7	8	9	9	10	9	7	9	9	8	6	8,5

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ной педали следует моментальный, но не нервный отклик: породистый, с хрипотцой, ни с чем не сравнимый бас мотора – и дальше только сочное ускорение. Несмотря на то что по паспорту X1 уступает в лошадиных силах «Инфинити», в разгоне он выигрывает 0,1 с. Субъективные ощущения также в пользу «европейца». Причин две: лучшая «скорострельность» автомата БМВ и, конечно, меньшая на четверть тонны масса. Коробка X1 не удерживает передачу в ручном режиме и сама переходит на ступени выше, однако позволяет эффективнее тормозить двигателем.

Поведение БМВ в поворотах стало откровением. Несмотря на приличный клиренс, о пугающих кренах нет и речи! Автомобиль предельно понятен под умеренным газом и готов зажигательно вильнуть хвостом, едва добавишь тяги – в этом случае назад уходит до 70% крутящего момента. Пожалуй, более послушной машины с аналогичным дорожным просветом не найти. Но на что способен сей воин в поле?

Несмотря на профилированную алюминиевую защиту коробки и мотора (низ «Инфинити» прикрыт лишь пылезащитным пластиком), лезть на рожон, то есть в глубокую колею, не стоит. Пластмассовые накладки на бамперах и порогах – скорее дань стилю. Но средней сложности заснеженные участки X1 штурмует на ура. Большое подспорье – не только более длинноходные (в сравнении с японскими) подвески, но и система стабилизации DSC. Вместе с привычной ABS и противобуксовочной системой она контролирует угловое и динамическое торможение. Электроника весьма удачно имитирует межосевые и межколесные блокировки и не дает автомобилю зарыться. По проселку X1 летит, почти не раскачиваясь, стоически перенося удары по подвеске. Кажется, она вообще не знает, что такое пробой!

Неужели все так безоблачно? Увы, идеальных автомобилей для всех условий не существует. Поэтому смирился с плотной работой подвески – пересчетом всех морщин старого асфальта...

Выбрать лакомство порой совсем не просто. Причем, в отличие от шоколада, «кусать» два автомобиля сразу могут очень немногие. Значит, придется решать – горечь темного или чуть приторная медовая сладость? **ЗР**

Михаил Газовский: «Обе машины обладают заводными характерами, но во многом различаются: «Инфинити» создан исключительно для города, БМВ способен ехать и по проселкам».

Экспресс из Сошо

Появление «Пежо» с «лишним» нулем в индексе всякий раз обещает интригу. Подноготную модели 5008 выпытывал Владимир Соловьев. Фото автора.

СТАНЦИЯ ОТПРАВЛЕНИЯ

В союзе «Пежо-Ситроен» по части однообъемников больше преуспел «двойной шеврон», став одним из лидеров сегмента по продажам во Франции и во всей Европе. Но, видимо, показалось мало: подогреваемое устойчивым спросом на минивэны и 10-процентным ростом их продаж в общем объеме машин класса М1 (с 35% в 2000-м до 45% в 2008 году), желание «Пежо» расширить предложение однообъемников возобладало над прочими соображениями.

Однако наивно полагать, что подобное решение в компании приняли внезапно, на волне эмоций. Дизайнеры и конструкторы накопили немало проектных разработок по части минивэнов. Но настоящим предвестником новинки стал кроссовер 3008, производство которого развернули в минувшем году на заводе в Сошо. У него-то и перенял более крупный автомобиль гамму двигателей, а также многие технические и стилистические решения.

Рассказывая о 5008-м, специалисты компании акцентируют внимание на прекрасных аэродинамических характеристиках кузова (C_x = 0,29) и внешнем сходстве со скоростным французским поездом TGV, развивающим до 350 км/ч. Разумеется, сходство приблизительное: у кроссовера нижняя часть передка несколько скруглена в угоду геометрической проходимости и защищена металлической вставкой. Другое дело, скорость железнодорожного локомотива останется недостижимой для массовых автомобилей. Два года назад экспресс TGV разогнался до 574 км/ч, что втрое быстрее заявленной максималки 5008-го. Нужно оставаться реалистами: в большинстве стран максимальная скорость на автострадах ограничена 130 км/ч.

ПО ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ

Злостным нарушителем ПДД себя не считаю и уж никогда не стремился создать конкуренцию французским железным дорогам, но разогнался на новом минивэне вполне прилично – за 150 км/ч. Разогнался, чтобы оценить, насколько он комфортен на высокой скорости. Лошадей погонял не зря: большой автомобиль с мотором скромного объема 1,6 л оказался неожиданно резвым. Двигатель (плод

совместной разработки ПСА и БМВ) хорошо тянул с «низов» да и на высшей передаче, шестой, довольно живо откликался на педаль газа. Жаль, что в России небольшой по объему мотор не позволит сэкономить на налогах – обложат ведь лошадиные силы, а не литры... Так вот, «Пежо-5008» на скорости ведет себя достойно, руль заметно тяжелеет, чтобы оградить меня от неожиданных маневров. Аэродинамические шумы не нарушают тишины салона, а на конвенционных 120–130 км/ч их просто не замечаешь. Шины отбивают такт по заглаженным стыкам асфальта, и хочется, чтобы дорога не кончалась.

Высокая посадка водителя добавляет комфорта – известно, что человек чувствует себя увереннее, когда может взглядом охватить больше пространства перед собой. Вместе с тем, водительское место осталось как в легковом автомобиле (никаких горизонтальных рулей «а-ля автобус»), салон точь-в-точь повторяет интерьер кроссовера, продуманностью эргономики соперничая с исходной моделью 308. Тут же и вечная болезнь «Пежо» – ступенчатая регулировка угла наклона спинки сиденья. Лечится она одним-единственным способом – электроприводом. Конечно, проехав на машине десяток-другой километров, привыкаешь, посадка уже кажется очень даже ничего, однако горьковатый привкус остается.

Как и на кроссовере 3008, дополнительное удобство предоставляет проекционный дисплей. Он установлен в продолжении козырька панели приборов и выводит важную для водителя информацию: скорость движения, режим работы круиз-контроля и предупреждение об опасной дистанции до впереди идущего автомобиля. Информация высвечивается на ветровом стекле (на уровне капота), поэтому нет нужды переводить взгляд с дороги на приборную доску. Раньше такие приборы устанавливали в спортивные машины премиум-класса. Не первый раз езжу с проекционным дисплеем и каждый раз ловлю себя на мысли: для повышения уровня активной безопасности было бы очень полезным, если бы все производители автомобилей перевели проекторы в категорию обязательного оборудования, как когда-то поступили с трехточечными ремнями безопасности.

Широкое ветровое стекло площадью 1,70 м² плавно переходит в стеклянную крышу. Общая площадь остекления – 5,77 м², оттого салон всегда наполнен светом.

«Мы ожидаем, – поделился пресс-атташе марки Филипп Уи, – что «Пежо-5008» привлечет покупателей и тем, что при сложенных сиденьях образуется плоская поверхность пола. А вдобавок данные спидометра и сигнал-предупреждение об опасном сближении с впереди идущим транспортом проецируются на ветровое стекло.

Филипп Уи (Philippe Houy, пресс-атташе «Пежо») с третьего ряда: «Мне, например, здесь сидеть удобно».

Во Французских Альпах, в районе Анси, где проходил тест-драйв, едва свернув с автострады, попадешь на узкий серпантин. Вот где по-настоящему оценишь возможность не отрывать взгляд от дороги! Но съехал я не ради оценки дисплея и даже не ради чудесного вида на горное озеро, а чтобы убедиться в истинности утверждения производителя, что 5008-й уверенно держит дорогу и в поворотах. Наверняка при полной нагрузке семиместный автомобиль поубавит резвости, возрастут крены в поворотах, но меня, как дачника, это не смущает. Ради возможности везти семерых (включая себя, любимого) или, сложив второй и третий ряды сидений, загрузить вещами 2,5 кубометра багажника готов пожертвовать и разгонной динамикой, и лихим прохождением виражей. Кстати, если возможность ездить всемером для вас избыточна, можно заказать пятиместную машину. Так дешевле, к тому же появится дополнительное место для вещей под полом багажника.

Не скажу, что на третьем ряду взрослому пассажиру более комфортно, чем на первом или втором, и вряд ли он изберет место на «галерке» по собственному желанию – скорее по необходимости. Но и здесь, что называется, жить можно. Поза – с высоко задранными коленками. Что заставит задуматься девчонку в юбчонке. Если же специально так наряжалась, то попадет на самые задние сиденья без затруднений: проход к ним образуется, если откинуть спинку и сдвинуть сиденье второго ряда.

НАША СПРАВКА

Модель 5008 расширила класс компактных машин марки. В нем, помимо минивэна, хэтчбек 308, универсал 308 SW, купе-кабриолет 308 CC и кроссовер 3008. Цифра 5 в обозначении 5008 относит ее к категории семейных автомобилей «Пежо»; сдвоенный ноль в центре указывает на принадлежность модели к классу автомобилей с приподнятым кузовом; последняя цифра, восьмерка, уточняет поколение. Модель может заинтересовать поклонников «Пежо», а также всех, кому нужна большая машина.

Место водителя – как в «Пежо-308», только слегка приподнято над землей. Руль расположен почти вертикально: это удобно при вождении, а при интенсивном маневрировании – тем более.

Как и положено минивэну, «Пежо-5008» изобилует дополнительными емкостями – под креслом, рулевой колонкой, в полу. В дверных карманах помещаются 1,5-литровые бутыли.

Второй ряд сидений оснащен регулировками назад-вперед и по наклону спинки.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Peugeot 5008	
	1,6 THP	2,0 HDi
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4529/1837/1644	
база	2727	
колея спереди/сзади	1532/1561	
Объем багажника (VDA), л	679/2506	
Радиус поворота, м	5,6	
Снаряженная масса, кг	1460	1563
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,7	9,9
Макс. скорость, км/ч	195	
Топливо/запас топлива, л	А95/60	ДТ/60
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,7	4,8
городской цикл	9,8	7,5
смешанный цикл	7,1	5,8
Двигатель		
Тип	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1598	1997
Мощность, кВт/ л.с.	110/150	110/150
при об/мин	5800	3700
Крутящий момент, Н·м	240	340
при об/мин	1400	2000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электро-гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/50R17 или 215/45R18	

РАСПИСАНИЕ ВЕЛИТ ЖДАТЬ

Оставим заботы о том, как рассаживаться и размещать груз, будущим владельцам, а пока оценим перспективы модели 5008 на российском рынке. Но прежде о цене: во Франции «Пежо-5008» стоит от 22 000 евро.

В нынешнем году ждать вэн у нас, похоже, не приходится: представители «прайда» в Москве сейчас озабочены подготовкой продаж кроссовера 3008, а черед минивэна наступит потом.

Французов можно понять: в первую очередь следует насытить рынки, на которых однообъемники в фаворе. В России же ими интересуется лишь один покупатель из ста. Немудрено, что «скорый» из Сошо доберется сюда не раньше 2011 года. Надеюсь, прибудет по расписанию. **ЗР**

Спортивное ориентирование

Как у хорошего спортсмена нет лишнего жира, у «Паджеро Спорт» нет второстепенных опций, считает Андрей Сидоров. Фото Александра Батыру.

СРЕДА ОБИТАНИЯ

Пристрастие к вседорожникам в нас не слепое чувство, а производное от опыта. Влететь в выбоину на городском асфальте или, если «повезет», пропустить между колесами люк, превышающий клиренс автомобиля, – да сплошь и рядом. Держат в напряжении и федеральные трассы, которые совсем не зря обросли шиномонтажками с услугой «правка дисков»... Потому-то вседорожник еще долго останется в России желанным, и чем он больше, тем лучше.

Одна из последних новинок как раз среди больших – «Мицубиси-Паджеро Спорт». Созданный на базе популярного пикапа L200 по классическим канонам «джипостроения» (прочная рама, неразрезной задний мост, понижающий ряд в раздатке, блокировки дифференциалов), он гораздо дешевле помпезного родственника «Паджеро 4», однако ничуть не уступает ему по вседорожным качествам. А то, что нет множества электронных помощников, ограничивающих, например, скорость на сложных спусках (система MEBAC), или так называемого интеллектуального распределения крутящего момента (MATC), – невелика потеря. С этими задачами опытный водитель справляется на уровне подсознания, а безусый новичок все равно «перехитрит» любую электронику. В чем убедился, одолев на «Спорте» около 1000 км по казахстанскому Семиречью. Три четверти из них – по каменистым горным дорогам и раскисшей грунтовке.

СИЛОВАЯ ПОДГОТОВКА

На первый взгляд, двигатель – 3,2-литровый дизель мощностью 163 л.с. с моментом 343 Н·м – для машины снаряженной массой за 2 т не избыточно силен. Однако сама по себе мощность на бездорожье далеко не главное. Куда важнее возможность ее реализовать. Вспомните трактор «Беларусь»: с одним ведущим мостом и 80-сильным мотором он без труда пройдет там, где любому серийному вседорожнику – могила. «Паджеро Спорт», конечно, не трактор, но его трансмиссия Super Select 4WD вполне приспособлена и к суровому бездорожью, и к асфальту. В арсенале –

задний привод для сухого шоссе, полный – для мокрого или обледенелого, понижающая передача в раздатке – для тяжелого бездорожья, рыхлого грунта или песка, что особенно ценно при езде с прицепом. Плюс две блокировки – межосевого и заднего межколесного дифференциалов. Злоупотреблять ими не стоит, иначе существенно ухудшается управляемость. Поэтому, выбравшись из гиблого места, дифференциалы нужно разблокировать.

Кроме того, в раздатке есть вискомуфта. Ее задача – передать некоторый момент переднему мосту, даже если одно из его колес повиснет в воздухе. Это не экстремальный режим, поэтому, если малой кровью из грязи не выбраться, лучше все же включить жесткую блокировку – вискомуфты недолюбливают длительное буксование, а с обеими блокировками по крайней мере три колеса из четырех будут получать свою долю момента. (Тем, кто и тогда сумеет увязнуть по самые зеркала, останется искать бульдозер. Отмечу, что межосевой дифференциал на «Паджеро Спорт» симметричный, то есть момент между осями делит поровну. Утверждения авторов иных статей и даже фирменных глянцевых буклетов о возможности делить момент в пропорции от 67:33 до 50:50, мягко говоря, не вполне корректны. Эта опция доступна старшему брату «Спорта» – «Паджеро 4».) Однако «Спорт» все же не боевая машина пехоты – его владелец вряд ли захочет «стойко переносить тяготы и лишения воинской службы». Но если на бездорожье при слишком активном пилотировании недолго набить шишки на неопытной голове, то на асфальте, даже умеренно разбитом, машина не обделит водителя комфортом. И, несмотря на умеренную энерговооруженность (60 л.с. на тонну полной массы), обладает очень неплохой динамикой.

БЕГ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

Подвеска плотная, а если принять во внимание ее внедорожные способности и энергоемкость, то извечный компромисс между управляемостью и мягкостью здесь получился взаимовыгодным. Передняя – независимая, на треугольных рычагах, задняя – неразрезной мост на пружинах и штангах. Интересно, что реактивных штанг нет – реактивный момент воспринимают толкающие штанги, у них по две точки крепления к мосту через круп-

Mitsubishi Pajero Sport

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4695
ширина	1815
высота	1840
база	2800
колея спереди/сзади	1520/1515
дорожный просвет	215
Объем багажника, л	500/1720
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная масса, кг	2135
Полная масса, кг	2710
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4
Максимальная скорость, км/ч	174
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	11,1
загородный цикл	7,6
смешанный цикл	8,9

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, расположен спереди продольно; Р4, 16 клапанов, 3,2 л, 120 кВт/163 л.с. при 3500 об/мин, 343 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимая, на треугольных рычагах/зависимая, на пружинах; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 265/65R17.

Большой комфортный вседорожник с «правильной» трансмиссией – удачный компромисс между пикапом L200 и существенно более дорогим «Паджеро 4».

То, что к сожалению: руль «ездит» только вверх-вниз, а в стекле отражаются серебристые накладки воздушных дефлекторов.

Утроить объем багажника можно двумя движениями руки – по одному на каждое сиденье.

Брус-подножка – элемент не только декоративный: он оберегает кузов от внедорожных травм.

ные сайлент-блоки. Поперечная штанга расположена почти горизонтально, поэтому работа подвески не вызывает сколько-нибудь заметного раскачивания кузова.

Отличная шумоизоляция не пропускает в салон характерный стрекот дизеля, хотя снаружи он слышен весьма отчетливо. А уж на скорости и вовсе не различишь, что за мотор у машины, – все звуки заглушает умеренный аэродинамический шум.

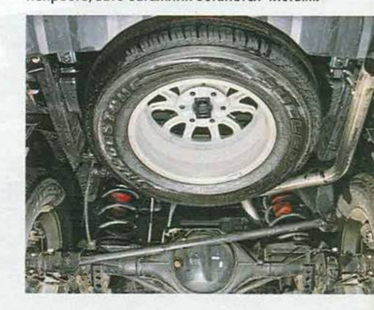
Несмотря на присущую дизелю экономичность, много выиграть на топливе не получится. Заявленный загородный расход 7,6 л/100 км достижим, похоже, только на идеальной дороге при скорости 80 км/ч. Как я ни пытался сэкономить, как ни караулил стрелку спидометра, уложиться в «десятку» на обычном шоссе не сумел. В городе же реальный эксплуатационный расход – около 12 л на сотню.

Интересно, что и бензиновая, и дизельная версии «Спорта» укомплектованы двумя аккумуляторами – пакет для холодного климата. Впрочем, бензиновую в Россию не везут.

Любой автомобиль может съехать с асфальта, в крайнем случае – вылететь. Но сможет ли он потом самостоятельно выбраться? Владельцу «Паджеро Спорт» голосовать с веревкой на обочине, скорее всего, не придется. ЗР

Одна батарея хорошо, а две – лучше!

Запаска не на кронштейне пятой двери и не в багажнике, а на лебедке под задним свесом. Достать ее из-под машины в колее иногда непросто, зато багажник останется чистым.



Навстречу цивилизации

Со «Шкодой-Йети» мы вас уже знакомили (ЗР, 2009, № 6, 9). Но тогда поездить удалось лишь по равнине, к тому же летом. А как себя чувствует «снежный человек» в привычной среде обитания – на высоте тысячи метров над уровнем моря? В поисках ответа через Альпы дважды перевалил Михаил Гзовский. Фото автора и «Шкоды».

Удивляться начал, едва распахнул дверь «Шкоды-Йети» в аэропорту Милана. К чему термос с горячим чаем и шерстяная шапка в этом солнечном даже зимой итальянском городе? Оказалось, подарки весьма кстати! Пока, правда, «Йети» летит на скорости за сотню по магистрали, проложенной в долине. Под капотом без напряжения жужжит 1,8-литровый бензиновый мотор, работающий с механической коробкой передач. Двигатель отменно тянет, особенно после 3500 об/мин, когда окончательно просыпается турбонагнетатель, и обгоны даются легко. Этакой легкости добавляют и настройки шасси. Несмотря на 180 мм дорожного просвета, «Йети» послушно следует за рулем и практически не кренится, так что на сухом асфальте возникает ощущение езды на обычной легковой машине. Или это весенняя погода кружит голову?

Через час на горизонте замаячили заснеженные вершины, и навигация увела прочь от шоссе. Серпантин круто забрал в горы – мы проткнули первый слой облаков. Под колесами то лед, то снег. Отличная возможность прочувствовать полный привод «Йети». Напомню: в основе конструкции многодисковая муфта «Халдекс» четвертого поколения, как на «Октавии» и «Супербе» версий 4×4. Обычно на передок идет 96% крутящего момента. Но сейчас, когда колеса то и дело норовят сорваться в пробуксовку, электроника готова отдать до 90% «ньютонов» задней оси. Муфту «Халдекс» координируют ABS с ESP. Когда включается последняя, «Халдекс» переходит под контроль системы стабилизации. А если срабатывает ABS, электроника может вообще отключить муфту. С уважением отмечаю: перераспределение момента происходит плавно и, я сказал бы, интеллигентно.

Видимость падает быстрее, чем закатывается за горизонт солнце. Ориентироваться приходится по вешкам в рост человека (порой снежного!), которыми обозначена обочина. Карабкаемся вверх к перевалу, а ветер и снег все усиливаются. Узенькие карманы для экстренной остановки забиты машинами. Водители, в том числе грузо-

Особенности управления «Шкоды» на снежной целине опробовали на миниатюрном высокогорном плато.

виков и автобусов, заняты одним делом – прилаживают цепи на колеса ведущей оси. В багажнике моего «Йети» тоже болтается коробка с «кандалами», но останавливаюсь только чтобы обстучать обледеневшие дворники.

Вот и долгожданный перевал – впереди полсотни километров спуска. На всех полноприводных «Йети» устанавливают оффроуд-ассистент. По сути, это помощник на спуске – его применяют многие фирмы, но этот с расширенными возможностями. Нажимаю кнопку и отпускаю педали. «Шкода» удерживает заданную скорость, периодически подтормаживая, и плавно плывет вниз по дороге. Я не отстранен от процесса управления – могу регулировать скорость нажатием педалей газа и тормоза. Стоит отпустить их, устройство вновь берет контроль в свои руки и держит желаемый темп спуска. При подъеме в крутую гору вступают в действие противобуксовочная система и электронная блокировка дифференциала. И еще одна особенность: чувствительная педаль газа с активированным оффроуд-ассистентом помогает не зарыться... в песке. Впрочем, о пляжах как-нибудь в другой раз.

В темноте мелькает невзрачная «стекляшка» и безразличный полицейский – граница Италии и Швейцарии. Среди ночи прибываю на горнолыжный курорт Санкт-Моритц, ежась от 15-градусного мороза и «проливного» снегопада. Но аромат глинтвейна, шикарные виды на озеро и рождественская иллюминация заставляют забыть о непогоде.

ЧТО ПОЧЕМ

Покупателям в России поначалу предложат два двигателя: 1,2 и 1,8 л. Первый – только с передним приводом, зато с одной из двух трансмиссий на выбор – 6-ступенчатой механикой или 7-ступенчатым роботом DSG. Более мощная 1,8-литровая модификация пока лишь с механической коробкой, DSG обещают адаптировать к осени.

Комплектаций три: Active, Ambition, Experience. В базе с мотором 1,2 и механикой покупатель получит ESP, две подушки безопасности, зеркала и передние стекла с электроприводом, кондиционер, подогрев сидений – все за 699 000 руб. Двигатель 1,8 и полный привод с таким же набором обойдутся в 899 000 руб.

Второй уровень – Ambition содержит еще и бортовой компьютер, датчик дождя, круиз-контроль, аудиосистему Bolero с MP3-проигрывателем и CD-чейнджером, «умный свет» – Light assistant. Такой «Йети» стоит 759 000–959 000 руб.

Наконец, комплектация Experience предусматривает двухзонный климат-контроль, дисплей Maxi-DOT, 17-дюймовые легкосплавные диски, поворотные противотуманные фары, отделанные кожей руль и ручник, педали из нержавеющей стали. Нравится? Готовьте 879 000–1 019 000 руб.

Отдельно предлагают заказать панорамную крышу, биксенон, дополнительные подушки безопасности (до девяти), сиденья с электроприводом регулировок, обтянутые кожей или алькантарой, парктроник и продвинутую «музыку».

В следующие двое суток – бросок на север Швейцарии, в Цюрих, затем обратно на юг. По дороге заглянули в уютную горнолыжную деревушку Саас-Фе на высоте 1800 м, в которой... запрещено движение обычных автомобилей. Оставил «Йети» на десятиэтажной стоянке (попутно оценив способность «Шкоды» парковаться на площадке, длина которой всего на 80 см больше ее собственной) и поднялся на лифте на верхний этаж – в городок. На улочках царство пешеходов и крохотных электромобилей, чья задача – возить продукты по ресторанам да багаж постояльцев бесчисленных шале-гостиниц.

Обратная дорога в Италию преподнесла сюрприз. Недалеко от города Интерлакен шоссе, расширившее-

Многие детали знакомы по «фольксвагенам». С каждой новой моделью «Шкода» поднимает планку качества отделки и эргономики все выше.

ся до четырех рядов, уперлось в забор из шлагбаумов и красные светофоры. Но вот загорелся зеленый, и мы вкатились... на железнодорожные платформы! За 30 франков многие не прочь сэкономить несколько часов и пронзить Альпы от Берна до долины Роны кратчайшим путем. «Рычаг коробки на первую передачу, ручник затянуть, двигатель заглушить!» – предупреждают большие плакаты. Поезд незаметно трогается, через сотню метров вползаем в кромешную темноту. За 15 минут мы с «Йети» преодолели 14 612 метров туннеля Кандерштег – Гоппенштайн (кстати, этот тоннель построен еще в 1913 году), не потратив ни капли бензи... извините, дизтоплива. Ведь на обратном пути я опробовал «Йети» с 2-литровым дизелем. По сравнению с бензиновой машиной, у этой чуть жестче подвеска и громче двигатель, зато она экономит на трассе до литра топлива на сотню. К сожалению, везти такие версии в Россию пока не планируют.

Через минуту поезд нырнет в туннель и мы с «Йети» останемся в полной темноте. Довелось прокатиться (своим ходом) и по самому длинному из 900 швейцарских тоннелей – Лёчбергу, протяженностью 34 км.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Skoda Yeti 1,2 TSI	Skoda Yeti 1,8 TSI
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4223/1793/1691	
база	2578	
колея спереди/сзади	1541/1537	
Дорожный просвет	180	
Радиус поворота, м	5,15	
Объем багажника, л	416–1760	
Снаряженная масса, кг	1345	1445
Полная масса, кг	1890	2065
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,8	8,4
Макс. скорость, км/ч	175	200
Топливо/запас топлива, л	A95 (91)/60	
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	5,9/7,9/6,6	6,9/10,1/8,0
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1197	1798
Степень сжатия	10	9,6
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 5000	118/160 4500–6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	175 1500–3500	250 1500–4500
Трансмиссия		
Тип	передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	A7	M6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/60R16, 255/50R17	

Skoda Yeti необычен внешне, обходителен с ездоками, не боится довольно глубокого снега.

За ту тысячу километров, что я проехал на «Йети», кажется, четко понял его философию. Автомобиль с высоким комфортом доставит в горы или на море четверых путешественников, не обремененных чрезмерным багажом. Хотя может вывезти на дачу и габаритный груз, ведь задние сиденья съемные. Благодаря умному полному приводу машина спокойно отвезет на работу или на природу по свежему снегу. Только не надо ждать от «снежного автомобиля» невозможного – экстремальных подвигов вне асфальта. Этот «Йети» спустился с гор к людям, в цивилизацию! **ЗР**

Все включено

«Подключите все, что есть, и тогда выберетесь из любого сугроба!» – такую рекомендацию частенько слышишь от владельцев вседорожников. А вот насколько это поможет, расскажет Сергей Мишин. Фото автора.

Вискомуфты, «халдексы» и прочая механическая и электронная автоматика, самостоятельно подключающая полный привод и блокирующая дифференциалы, уже не редкость в трансмиссиях полноприводных автомобилей. Тем не менее на многих вседорожниках осталось ручное управление блокировками межосевых (на некоторых – и межколесных) дифференциалов. А уж переход между рядами раздаточной коробки – «ручной» непременно.

У любой «Нивы», будь она хоть «Шевроле», в арсенале есть две дополнительные возможности трансмиссии. Водитель сам волен решать, блокировать межосевой дифференциал или нет, и может выбрать один из двух рядов раздаточной коробки. Однако, чем больше вариантов выбора, тем больше шансов ошибиться.

ВМЕСТЕ ИЛИ ВРОЗЬ?

Вот, например, весьма распространенная рекомендация – межосевую блокировку всегда включать на обледенелых и заснеженных дорогах. Многие полагают, что благодаря ей улучшается поведение автомобиля на скользкой дороге. Проверим, замерив разгон автомобиля на льду и снегу, прохождение ледяного круга и скорость успешного выполнения переставки на укатанном снегу. Торможение юзом исключили, поскольку состояние межосевого дифференциала на тормозной путь не влияет. Попутно оценили удобство управления автомобилем и проходимость в глубоких сугробах.

Экзамен держала «Шевроле-Нива» на шинах-липучках Nokian HKPL R размерностью 205/70R15. Выписка из зачетной книжки – в приведенных таблицах.

Ничто не вызывает сомнений, кроме, пожалуй, разгона на льду. Наука говорит, что блокировка должна слегка улучшить разгон, однако в жизни получилось по-другому. Казус в том, что удерживать два колеса на грани пробуксовки гораздо проще, чем четыре – одновременно они резче срываются в буксование. А даже небольшое проскальзывание на льду приводит к потере эффективности разгона.

Результаты подтверждены оценками, полученными на круге и переставке, – очевидно, что маневрировать лучше при разблокированном дифференциале. А вот на прямой жесткая связь мостов слегка стабилизирует поведение автомобиля. Реальная помощь от блокировки – на подъемах, когда изменяется развесовка и разгруженный передок склонен к пробуксовке.

Итак, блокировка межосевого дифференциала на ровных скользких дорогах, за исключением движения на подъем, не дает никаких преимуществ, а в поворотах даже вредит, усложняя управляемость.

ВО ВРЕД...

При движении по прямой все колеса проходят пути равной длины и вращаются с одной скоростью. Соответственно блокировка здесь никак себя не проявляет. Другое дело – движение в повороте, где все колеса идут собственными траекториями, проходят разные пути и должны вращаться с различными угловыми скоростями. Чем круче поворот, тем существеннее разница. И здесь жесткая связь только вредит. Уравнивание угловых скоростей колес приводит к их проскальзыванию или пробук-

совке и, как следствие, к потере траекторной устойчивости.

Интереса ради можете убедиться в этом на наглядном примере: на асфальтовой площадке выверните колеса «Нивы» до упора, включите «нейтраль» в коробке и раздатке и попробуйте протолкать машину руками до описания полного круга. Одному, возможно, будет тяжеловато, но вдвоем – запросто. А теперь заблокируйте межосевой дифференциал. Даже объединив усилия нескольких человек, не сможете сделать и четверти круга.

...И НА ПОЛЬЗУ

Теперь поговорим о проходимости, во многом зависящей от величины реализуемого крутящего момента. Он ограничен весом, приходящимся на ведущие колеса, и сцеплением их с дорогой. (Двигатель на первой пониженной передаче, как правило, способен создать куда больший момент!)

Проблемы здесь могут возникнуть в двух случаях. Первый – у колес разное сцепление с дорогой. Второй – значительное перераспределение веса (например, при движении на подъем) или потеря контакта с дорогой из-за значительных неровностей.

При подобном раскладе дифференциалы оказывают медвежью услугу – реализуемый момент определится самым «бесполезным» колесом, вплоть до нулевого момента на том, что повисло в воздухе. Тогда, чтобы автомобиль смог двигаться, межосевой «диффер» нужно заблокировать.

Вывод: блокировка необходима только на неоднородном покрытии, скользком подъеме или таких неровностях, какие способны привести к диагональному вывешиванию автомобиля.

ПЕРВАЯ ПОНИЖЕННАЯ

Здесь все гораздо проще. Пониженная передача нужна, лишь если автомобилю не хватает тяги – в рыхлом песке, густой грязи, на крутом подъеме либо с тяжелым прицепом на крюке.

Если момент ограничен сцеплением колес с грунтом, излишняя тяга вредна. Пробуксовка лишь усугубит положение. Трогаться в таких условиях можно, лишь ограничивая подачу газа, то есть величину крутящего момента. Пониженная передача в таких условиях зачастую может осложнить ситуацию.

Когда силы сопротивления больше сцепления, движение попросту невозможно. Тогда придется расчистить колею или убрать снег из-под машины.

Так что если ваш полноприводник буксует в снегу четырьмя колесами, берите лопату или ищите трактор. Буксует двумя – включение блокировки еще поможет. Переход на пониженную передачу оправдан, если не хватает тяги, то есть мотор не способен провернуть колеса. **ЗР**

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

Упражнение	Межосевой дифференциал разблокирован	Межосевой дифференциал заблокирован	Эффективность применения блокировки
Время разгона 0–40 км/ч на льду, с	11,9	12,4	минус 4,2%
Время разгона 0–40 км/ч на снегу, с	4,8	4,4	плюс 8,3%
Время прохождения ледяного круга, с	19,8	20,5	минус 3,5%
Скорость выполнения переставки, км/ч	44,2	44,7	минус 1,1%

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Упражнение	Межосевой дифференциал разблокирован	Межосевой дифференциал заблокирован
Оценка удобства трогания и разгона на горизонтали	отлично	отлично
Оценка удобства трогания и разгона на подъеме	буксуют колеса передней оси	отлично
Курсовая устойчивость на заснеженной дороге	автомобиль немного рыскает, требует подруливания	автомобиль немного рыскает, требует подруливания
Управляемость	запаздывающие реакции на поворот руля, на дуге поворота возможен занос	при входе в поворот снос передней оси; на дуге поворота занос даже при небольшом доводоте руля
Торможение на прямой	задние колеса блокируются раньше передних	отлично
Торможение в повороте	задние колеса блокируются раньше передних	сильный занос задней оси
Движение прямо в глубоком снегу	отлично	отлично
Повороты в глубоком снегу	отлично	задние колеса сползают в колею, проложенную передними

Блокировка межосевого дифференциала на гололеде вредна. Исключение – разве что скользкий подъем.

Буксуют четыре колеса – ни блокировка, ни пониженная не помогут. Придется искать буксир или откапываться.

Чистое баварское

Инженеры БМВ увлеченно совершенствовали двигатели внутреннего сгорания, до начала 2000-х словно не замечая гибридной темы. Но сегодня без электричества никуда! И вот на рынок выходят сразу два серийных гибрида БМВ – на базе седана седьмой серии и вседорожного купе Х6. Сходство и различие «высоковольтных» концепций постигали на практике Михаил Гзовский и Денис Арутюнян.

СВОБОДА ВЫБОРА

За пару часов до тест-драйва БМВ 7-й серии с интересом слушали рассказы инженеров: «Наши автомобили сделаны для водителя, а значит, он непременно должен испытывать удовольствие от вождения, даже за рулем представительского седана – хоть с электротягой, хоть на водороде!». Неудивительно, что за основу силовой установки взяли, не скромничая, 4,4-литровый мотор с двойным наддувом TwinPower Turbo.

Силовой агрегат по сравнению с устанавливаемым на обычный БМВ-750i перенастроили на более высокие обороты. Он достигает максимальной мощности 449 л.с. к 5500–6000 об/мин и развивает 650 Н·м крутящего момента в диапазоне 2000–4500 об/мин. А как же езда на «низах»? И здесь все в порядке – спасибо электродвигателю за дополнительные 15 кВт/20 л.с. и, что гораздо важнее, крутящий момент 210 Н·м.

По совместительству электромотор работает как стартер и как генератор. В последнем случае он заряжает литий-ионную батарею в процессе рекуперации энергии, то есть при торможении или движении накатом. Во время ускорения накопленная энергия питает бортовую сеть, а значит, на эти цели не расходуется часть мощности бензинового двигателя – и ускорение происходит более эффективно.

Если вы притормаживаете слегка, достаточно тормозного усилия, создаваемого электромотором. Гидравлические тормоза активизируются, когда на педали возникает большее усилие. Баланс механического и электрического торможения деликатно выдерживает система стабилизации DSC.

Но все эти мудреные процессы совершенно незаметны с водительского места. Двигатель внутреннего сгорания работает всегда, если «семер-

ка» движется, – забудьте о молчаливых стартах на электротяге. Необычны лишь панель приборов (на ней вместо расходомера приютили дисплей потока энергии) да функция «старт-стоп». Стоит машине замереть у светофора, бензиновый мотор глохнет, а все бортовое оборудование продолжает функционировать от аккумулятора.

Эту особенность БМВ использовали и для приятной опции. Вам доводилось садиться в прожаренную летним солнцем машину после пары часов стоянки? Баварский ActiveHybrid 7 готов включить климат-контроль и понизить температуру в салоне до комфортной по дистанционной команде еще до начала движения, без участия бензинового мотора – электрический компрессор питает все тот же литий-ионный аккумулятор.

Но вернемся к ездовым впечатлениям. Мы испытали еще одно непривычное ощущение, когда скорость перевалила далеко за 150 км/ч, а на тахометре – едва за 1500 об/мин. Такой режим возможен благодаря не только электротяге, но и особенностям трансмиссии. В гидромеханическом автомате производства ZF восемь ступеней. Чем выше передача, тем меньше разница в скорости вращения коленвала при переходе с одной ступени на другую, а потому переключения очень плавные. Ну а на высшей передаче прекрасная экономичность.

Каков же расход топлива в реальных условиях? Увы, чудес не бывает. Стоило выскочить на автобан под Мюнхеном и вдавить педаль в пол, монитор выдал такую диаграмму расхода, что сознание враз помутилось. Это именно та свобода, о которой говорили инженеры фирмы! Хотите разогнаться до сотни быстрее чем за 5 с? Готовьтесь платить много! С другой стороны, равномерная езда вполпедали сжигает менее 8 л/100 км. Выбирайте, что для вас важнее.

ПО ПОЛНОЙ ПРОГРАММЕ

Зачем мелочиться, размениваться на полумеры? Лучше уж сразу делать все самое-самое. Видимо, именно так рассуждали инженеры БМВ при создании вседорожного купе ActiveHybrid X6. И у них получился продукт, который вполне заслуженно называют самым мощным гибридным автомобилем. Вместе с 408-сильным мотором V8 трудится пара электродвигателей: 67 и 63 кВт. Благодаря такому сочетанию тяжелый X6 разгоняется до 100 км/ч всего за 5,6 с!

За рулем поначалу не задумываешься, как работает мудреная начинка. Попривыкнув, примешься изучать на экране схему потоков мощностей – и вот тут-то поймешь: в твоих руках не просто автомобиль, а сложнейшее устройство, в чем-то похожее на живое существо. Старт с места – по экрану побежали зеленые стрелочки: работают электромоторы. Нажал педаль чуть сильнее – часть линий окрасилась в красный цвет: пробудилось бензиновое «сердце». Притормозил перед светофором – стрелки развернулись и побежали назад: энергия торможения заполняет 100-килограммовую никель-металлогидридную батарею, спрятанную в багажнике. Чтобы защитить ее от перегрева, понадобилась жидкостная система охлаждения. Она связана с бортовым кондиционером, компрессор которого получает питание… от той же батареи!

Отличить ActiveHybrid 7 от обычной «семерки» нетрудно по 19-дюймовым дискам в стиле турбинного колеса.

Дисплей, помимо текущего уровня заряда батареи, демонстрирует накопление энергии при торможении и ее расход при ускорении.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW Active-Hybrid 7	BMW Active-Hybrid X6
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	5072	4877
ширина	1902	1983
высота	1485	1967
база	3070	2933
колея спереди/сзади	1621/1632	1644/1706
Объем багажника (VDA), л	н.д.	470
Снаряженная масса, кг	2045	2525
Время разгона 0–100 км/ч, с	4,9	5,6
Макс. скорость, км/ч	250	236
Топливо/запас топлива, л	А95/80	А95/85
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	7,6	9,4
городской цикл	12,6	10,8
смешанный цикл	9,4	9,9
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	V8	
Число клапанов	32	
Рабочий объем, см³	4395	
Степень сжатия	10	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	330/449 5500–6000	300/408 5500–6400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	650 2000–4500	600 1750–4500
Электродвигатели		
Количество	1	2
Мощность, кВт	15	67 и 63
Общая мощность установки, кВт/л.с.	342/465	357/485
Общий крутящий момент, Н·м	700	780
Трансмиссия		
Тип	задне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	А8	А7
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	независимая многорычажная/независимая многорычажная на пневмобаллонах	
Рулевое управление	реечное с гидро-усилителем	реечное с электро-усилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин: передние/задние	245/45R19/ 275/40R19	255/50R19/ 255/50R19

В движении работу гибридной силовой установки можно проследить не только на экране. Сколь бы тихим ни был бензиновый мотор, трудно не заметить, что он время от времени умолкает, а затем пускается совершенно самостоятельно. Необычность X6 подчеркивает и тихий гул при торможении, когда в дело вступают рекуперационные генераторы. Зато дога-

BMW ActiveHybrid 7 и ActiveHybrid X6 демонстрируют абсолютно разные течения гибридной моды. Объединяет их то, что БМВ удалось сохранить драйверский дух, снизив расход топлива и вредные выбросы.

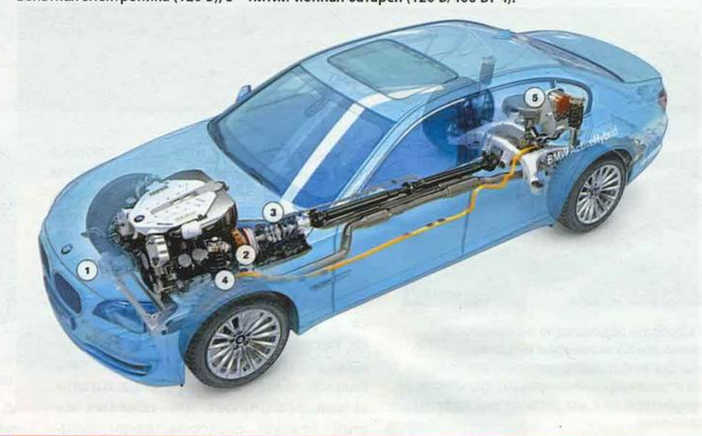
НЕ ПОХОЖИЙ НА ТЕБЯ

BMW ActiveHybrid 7 и ActiveHybrid X6 – гибридные, но очень разные. Трехфазный синхронный электромотор ActiveHybrid 7 массой всего 23 кг втиснут между двигателем внутреннего сгорания и гидротрансформатором автоматической трансмиссии и жестко соединен с коленчатым валом. Благодаря компактности он вписался в картер коробки передач. По принятой ныне терминологии электрическая «семерка» относится к племени Mild Hybrids, то есть так называемых мягких гибридов, и не умеет ездить на одной лишь электротяге.

ActiveHybrid X6 – это Full Hybrid, или полный гибрид. На электротяге он развивает до 60 км/ч, а максимальный запас хода составляет 2,5 км. Сердце автомобиля – гибридная трансмиссия Two Mode, в составе которой вариатор ECVT и два электродвигателя (один из них в зависимости от режима езды работает как генератор либо добавляет тяги). Механическое соединение внутри активной трансмиссии Two Mode осуществляют три планетарных ряда. Такая конфигурация позволяет разделить мощность на два потока – от двигателя внутреннего сгорания и электродвигателей – в двух диапазонах передаточных отношений.

Устройство BMW ActiveHybrid X6: 1 – бензиновый двигатель (300 кВт/408 л.с., 600 Н·м); 2 – гибридная трансмиссия Two Mode, два электромотора (67 и 63 кВт); 3 – высоковольтная электроника (425 В); 4 – никель-металлогидридная батарея (312 В/2400 Вт·ч).

Устройство BMW ActiveHybrid 7: 1 – бензиновый двигатель (330 кВт/449 л.с., 650 Н·м); 2 – электромотор (15 кВт, 210 Н·м); 3 – 8-ступенчатый гидромеханический автомат; 4 – высоковольтная электроника (120 В); 5 – литий-ионная батарея (120 В/400 Вт·ч).



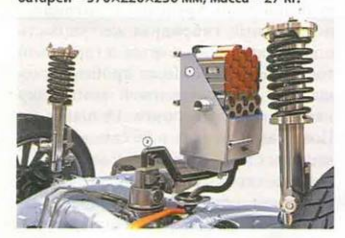
даться, что вместо обычного семиступенчатого автомата здесь сложнейшая трансмиссия Two Mode с тремя планетарными рядами и четырьмя (!) многодисковыми муфтами, практически невозможно. А в результате этот БМВ верен себе: быстрый, спортивный и при этом комфортный.

Проехав около сотни километров на AcriveHybrid X6, замечаешь и некоторые странности. На трассе электромоторы практически не работают, лишь изредка помогая при энергичном ускорении. Немцы утверждают, что в таких условиях бензиновый двигатель трудится в оптимальном режиме, гибридная же сущность полностью раскрывается в городской толчее. Резонно! Но за пробег в смешанном цикле бортовой компьютер насчитал расход почти 13 л/100 км. Понимаю, что ехал в не самом экономичном стиле, но все-таки многовато. Однако стоит сравнить расход с показателем обычной бензиновой машины – и претензии отпадут: в горо-

Снаружи гибридный БМВ-Х6 отличают лишь мелкие детали и неприметные шильдики.

Подобрать подходящую литий-ионную батарею для Х6 инженерам не удалось. Пришлось искать место не только для большого и тяжелого никель-металлогидридного аккумулятора, но и для системы жидкостного охлаждения.

Литий-ионный аккумулятор ActiveHybrid 7 тоже расположен в багажнике. Он состоит из 35 элементов, емкость – 400 Вт·ч. Размеры батареи – 370×220×230 мм, масса – 27 кг.



де расход бензинового Х6 частенько переваливает за 20 л! Да и нужно ли владельцу такой машины озадачиваться подобными вопросами? Важнее, что благодаря такому автомобилю можешь смело сказать: мой девиз – все или ничего!

Для чего понадобилось возиться с двумя сильно различающимися схемами? За какой из них будущее? Конструкторы БМВ хитро улыбаются: «Обе имеют право на жизнь». И конкретизируют: для тяжелых машин (читай: вседорожников) больше подходит сложная и дорогая «полная» схема, а седаны обходятся мягкими полумерами. Что касается аккумуляторов, то тенденция налицо: компактные и емкие литий-ионные батареи постепенно вытеснят никель-металлогидридные. Это произошло с аккумуляторами телефонов и ноутбуков, и то, что ActiveHybrid 7 разрабатывали после ActiveHybrid X6, также отчасти подтверждает тренд: гибридизация развивается по нескольким направлениям! Вероятно, два – не предел. ЗР

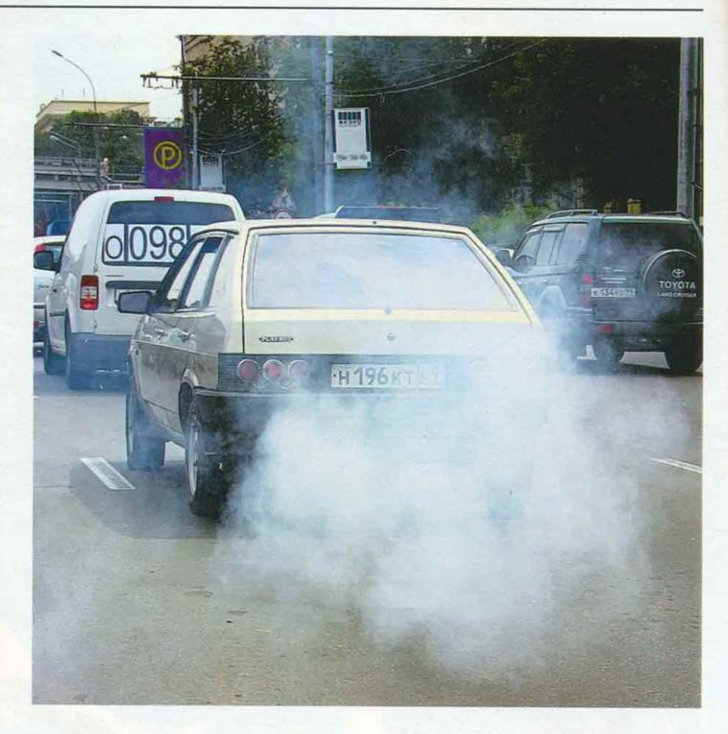
Место расходометра на приборном щитке занял индикатор заряда батареи.

Батарею ActiveHybrid X6 спрятали в багажнике. Однако его полезный объем не уменьшился, да и развесовка автомобиля почти не изменилась. Емкости (2400 Вт·ч при полном заряде) хватает, чтобы электротягой разогнать машину до 60 км/ч.

Будем жить в противогазах

Прежде чем тратить «экологические» миллиарды, давайте настроим моторы.

Мне уже не интересна трепология про озоновые дыры, про свары глав государств – одни правительства готовы финансировать программу защиты атмосферы, другие плевать на нее хотели, а третьи под сурдинку, якобы на природоохранные меры, норовят содрать деньги с какой-нибудь богатенькой страны. Верю, что государства все-таки договорятся. Но не верю, что будет толк – реальная польза именно для нашей страны. Если совсем честно, для моей дочери-первоклассницы Александры. Она уже аллергик. И почти все детки моих приятелей тоже. Столичные педиатры говорят, что аллергией страдают девять из десяти маленьких москвичей. Причина – зараженный всякой дрянью воздух, притом каждый знает: в основном из-за автомобильных выхлопов. А сомневаюсь я в пользе глобальных планов спасения, поскольку, как и внутренние законы, они превращаются в пшик из-за нашего пофигизма к себе и ближним. Нас предупреждают: если и не перемрете до одного, то точно превратитесь в болезненных уродов! А нам «фиолетово», будто обращаются к тараканам.



...За рулем семейного «Форда-Фокус» езжу довольно много, часто вожу дочь на занятия. И, как всех на дороге, нас буквально пытают выхлопными газами впереди идущие машины. Уже знаю: ни в коем случае нельзя оказаться в хвосте ненового (а таких большая часть) автобуса или грузовика! Старые легковушки, случается, тоже чадят. И просто по-паровозному коптят грузовики с дизелями! Не единицы – многие тысячи! Но ведь есть машины, в том числе не вчера купленные, чей выхлоп не душит – значит, можно не травить людей, если захочешь.

В общих чертах я разобралась: чаще всего причина угара в том, что шофер не удосужился настроить мотор. Всего-то настроить, а не заменить двигатель новым или капитально отремонтировать. А если уж требуется ремонт, кто заставит его сделать? Судя по тому, что творится, ни экологические службы, ни ГАИ «грязные» машины не отлавливают, инженеры и механики автохозяйств выпускают на линию автомобили с расстроенными – на глаз видно! – системами питания. Выходит, отравленный воздух – забота ничья. А он коварный, как радиация: вроде все им дышим и замертво не валимся, но он делает свое черное дело. Нам рассказывают о жертвах разного рода катастроф, но почему никто не назвал жертв этой. Нет огня, выстрелов, наводнений, нет трупов штабелями – и нет проблемы?

Никогда не верила в искренность тех, кто взывает к совести сограждан, равно как и требует у правительства «принять срочные меры» (даже моя дочь хохотала, когда в «Алисе в стране чудес» прочитала, как одна из героинь по поводу и без повода вопила: «Правительство! Куда смотрит правительство!»). Но к кому еще обратиться? Киотский протокол писан не для механика автопарка, а экологическая служба Тобольска или Нарьян-Мара не обязана выполнять условия Копенгагенского «договора о намерениях». По-моему, российский Минздрав и другие ведомства с приставкой «гос» обязаны употребить власть, чтобы защитить россиян, прежде всего маленьких, от «автомобильных отравляющих веществ».

Не раз ловила себя на том, что в потоке немного мешаю другим – медленно перестраиваюсь из ряда в ряд. Нет, я не тупая барышня с купленными правами – это я везу ребенка и ищу взглядом автомобиль с «чистым» выхлопом, чтобы пристроиться за ним.

Марина Куприянова, руководитель детской художественной студии, Москва

«Зрение» улучшилось

В публикации «Все помнит, все видит» (ЗР, 2009, № 10) эксперты журнала высказали замечания в адрес выпускающегося в Зеленограде аудио/видеорекордера mAVR H.264. Разработчики изделия отозвались на публикацию.

Спасибо журналу за профессиональное тестирование нашего прибора. Мы постарались учесть все отмеченные недостатки и начали выпускать обновленный mAVR H.264S. Теперь видеосенсор расположен в торце корпуса, а универсальное крепление к ветровому стеклу улучшает обзорность устройства. Чтобы контролировать съемку, готовим к выпуску следующую разработку – mAVR TFT с сенсорным дисплеем, демонстрирующим запись в онлайн-режиме.

С уважением, Татьяна Синицына, менеджер предприятия «Телесистемы».

Ноу проблем?

В рейдовом материале «Note problem?» (ЗР, 2009, № 10) наши корреспонденты высказали свое мнение о работе некоторых дилерских центров в Твери, Москве и области, обслуживающих автомобили марки «Ниссан». Реакция на критику разная.

Выражаем благодарность редакции за проведенную оценку качества послепродажного обслуживания. Мнение экспертов дает возможность посмотреть на нашу работу со стороны и выявить недочеты в работе нашего сервисного центра. Все высказанные замечания и пожелания имеют очень большое значение для организации будущей работы. Всегда рады видеть вас в нашем дилерском центре.

С уважением, генеральный директор дилерского центра «Авто Премиум» Александр Леонов (Тверь)

Мы признаем, что не провели работ по осветительным приборам и стеклоомывателям ветрового стекла. В то же время наша компания желает обратить внимание на некорректность формулировок и непрофессионализм выводов, сделанных журналистом. Налицо отсутствие знания технологий проведения диагностики и критериев, которые предъявляются к требованиям безопасности. Будем рады, если вы найдете возможность изложить более корректную информацию.

И. Маляров, президент «Пеликан-Авто» (Москва)

Письмо из московской компании (на семи страницах!) удивило. В своем материале мы ясно дали понять, что редакция и не пытается подменять собой сертификационные органы – мы поставили себя на место обычного клиента автосервиса, и нас интересовало лишь то, насколько квалифицированно отремонтируют машину. Клиент не обязан разбираться в тонкостях технологического процесса, его право – сделать заказ, а обязанность исполнителя – за полученные в оплату услуги деньги исполнить заказ качественно и в полном объеме. Однако фирма «Пеликан-Авто» выпустила за стены ремзоны автомобиль без тормозной и охлаждающей жидкостей. И эта информация называется некорректной?

Нас читают дети

Помочь найти недостающие номера журналов «За рулем», пропавшие по вине нерасторопных партнеров, нас попросили сотрудники Брянской детской библиотеки. Редакция, конечно же, помогла.

Искренне благодарим за понимание и поддержку. Добрые дела, которые вы делаете для наших детей, дают положительный заряд для дальнейшего сотрудничества и уверенность в дружеской поддержке. Большое спасибо за журналы, переданные библиотеке!

С уважением, директор Брянской областной детской библиотеки Е.М. Зезека

Добровольно-принудительно

В заметке «Не будут брать – отключим газ!» (ЗР, 2009, № 9) наш читатель рассказал об инспекторе ДПС, который предложил ему вместо оплаты штрафа... купить лотерейные билеты. УГИБДД УВД по Владимирской области отреагировало довольно быстро. Сначала последовали звонки по телефону, затем искали вынужденного покупателя билетов, и, наконец, – письменный ответ.

Установлено, что Управлением внутренних дел по Владимирской области осуществлялось распространение билетов второго тиража благотворительной лотереи «За правопорядок», организованной общероссийским общественным благотворительным фондом «Ветеран МВД России». Указанные билеты были выданы сотрудникам милиции для реализации населению исключительно на добровольной основе.

Проверить достоверность сведений о реализации лотерейных билетов инспектором ДПС в качестве альтернативы административному наказанию водителю за нарушение ПДД не представилось возможным ввиду того, что автор письма не сообщил точных сведений о дате события, данных инспектора, его внешних приметах.

Несмотря на результаты проверки, с личным составом строевых подразделений ДПС ГИБДД проведено организационное мероприятие по исключению фактов неправомерного распространения лотерейных билетов.

И.о. начальника А. Назаров

Спасибо за информацию. Однако напрашивается вопрос: каким образом инспектор ДПС может лотерейные билеты «реализовывать населению на добровольной основе», не прибегая к помощи инструмента принуждения – полосатой палочки, указующей остановиться у обочины?

Чего ждать от дешевого авто? Хорошие ли у нас танки? Что можно сделать из отслужившей свое «Оки»?

О тюнинге, павлинах и претензиях

Прочитал заметку «Глубокий тюнинг по-нашенски» (ЗР, 2009, № 11). Автор хочет, чтобы в базовой комплектации модели 21099 были магнитола, стеклоподъемники, подогрев зеркал и все такое, а еще желает видеть на своей машине двухлитровый двигатель, многорычажную подвеску, задние дисковые тормоза... И обвиняет АВТОВАЗ в нерасторопности.

А почему бы вам, уважаемый автор, не купить лачугу с дровяной печкой в умирающей деревне Дергопуповка тысяч эдак за семь русских рублей, в полусотне километров от ближайшего асфальта? А затем предъявить претензии к жилищно-коммунально-строительному комплексу государства: годами ничего не меняете! Желаю, дескать, газ, водопровод, канализацию, полы с подогревом, сплит-систему и джакузи, и чтобы забор из итальянского кирпича с видеокамерами по кругу, а во дворе пальмы с павлинами… К чему это я? А к тому: не много ли хотите за те деньги, что стоит «девяносто девятый» ВАЗ?

Тысяч за сто на вторичном рынке можно подобрать тот же ВАЗ-21099 в прекрасном состоянии и ездить с минимумом затрат. Хотите большего? Чего проще – платите! Я сам пять лет откатал на 99-м, потом захотел комфорта – поднапрягся, накопил деньжат и теперь раскатываю на «Акценте» с автоматом, в полной комплектации. А упрекать АВТОВАЗ в нерасторопности проще всего.

Владимир Александрович ГВОЗДЯКОВ, Ростов-на-Дону

Облик труженика

Художник дремлет в каждом!

Алексей, п. Новозаполярный Ямало-Ненецкого АО

Пол-«Оки»

Интересные есть у нас в Перми умельцы. Придумать вот такой прицеп и осуществить задуманное, наверное, непросто было. Тем не менее ездит «оно» по нашим дорогам. Увижу в совокупности с «тягачом» (такого же класса) – обязательно щелкну из фоторужья!

Александр Ковин, Пермь

Пахать надо!

Зато у нас танки хорошие. **Чукигек**

Танки хорошие? Помнится, одна из таких машин (БТР вроде) сдохла как раз перед парадом на Красной площади. А вы про автомобили... У нас все улицы, прилегающие к Дворцовой площади, загажены маслом, вытекающим из мостов. **Hunter**

Читаю отзывы – мол, у нас уже и трактористы по большей части пересели на «Веллер» и «Джон Дир»! У вас – это где, на Рублевке? **Valnik**

Не вы ли совсем недавно, при запуске производства «Калины», писали о «новом пути», о высотах отечественного автопрома? Хотя уже тогда многим было ясно, что «Калина» – тупик. А сейчас выясняется, что пора избавиться от иллюзий и спуститься на землю... **MARAT**

Ничего не понимаю… «Круз» – это что, прорыв какой-то, что ли? За что его на первую страницу? **Tupoy**

Если мы никогда и ничего не умели делать, то о чем писали ваши журналисты с 1928 года? О «крузах»? И на чем ездила вся страна – на лошадях? Ребята, да нам всем пора пересесть на тракторы. Пахать надо! **Patriot**

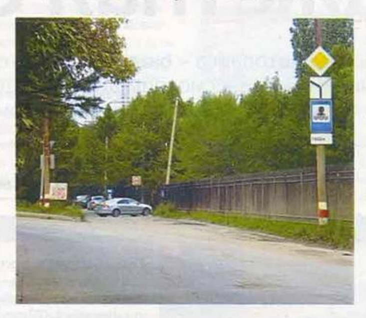
Полный текст дискуссии доступен на сайте www.zr.ru

Многоборец

Летом гостил у брата в Костромской области и увидел сделанный им вседорожник, который может плавать.

Александр Душин, Дзержинск Нижегородской области

Плавали, знаем…



Купающийся человек замечен мною на знаке в Ульяновске, рядом с побережьем Волги. Видимо, через полтора километра пляж. Но по какой дороге туда ехать?

Николай Кузнецов, Подольск

Про мощность «Волги», размеры налогов и длительность заправки

? Автор: Евгений Рыгин, Москва

Вы уже отвечали на вопрос читателей о мощности «волговского» двигателя 402: в техпаспорте порой указывают 99 л.с., а на самом деле – 90 л.с. Показал эту публикацию в ГИБДД по месту приписки своего автомобиля. Мне ответили: «Мало ли что они там в журналах понапишут!» – и отказались исправить запись в техпаспорте. Что предпринять? Ведь от мощности двигателя зависит величина налога, а я пенсионер…

Уважаемый Евгений Никифорович! Обратитесь с письменным заявлением в орган ГИБДД по месту регистрации с просьбой внести изменения в регистрационные документы. Если откажут, требуйте письменный мотивированный отказ – его обязаны выдать. И уже с ним обращайтесь с жалобой в вышестоящую ГИБДД и/или в суд.

Игорь МОРЖАРЕТТО, заведующий отделом автомобильной жизни

? Автор: Александр Егоров, Самара

В рубрике «Парк ЗР» вы рассчитываете расходы на эксплуатацию автомобилей и стоимость 1 км пробега. Учитываете лампочки, мелкие релюшки и смазывающе-охлаждающие жидкости, но обходите стоимость транспортного налога. Для всех водителей эта статья расходов ежегодно выливается в кругленькую сумму. Почему же вы не учитываете эти затраты?

Александр! Разумеется, в публикуемых цифрах есть некоторая условность: машины трудятся далеко не в равных условиях, да и цена на топливо не стоит на месте. Статьи расходов, приводимые нами в материалах рубрики «Парк ЗР», учитывают затраты, которые примерно одинаковы для всех регионов России, тогда как суммы взимаемого транспортного налога могут различаться вдесятеро. Те, кто хочет примерить автомобиль на себя, могут просто добавить недостающую цифру в таблицу.

Евгений БОРИСЕНКОВ, заведующий отделом авторынка

? Автор: Руслан, Тольятти

У меня «Лада-Приора». Каждый раз при заправке на фирменной АЗС происходит отключение подачи топлива в бензобак, за цикл заправки – от трех до пяти раз. Оператор порекомендовал оставлять курок пистолета в положении на первом зубчике фиксатора курка. Попробовал – ничего не изменилось. Пожалуйста, объясните, что происходит.

Руслан, это случается не только с «приорами». Топливо, потоком поступающее через горловину наливной трубы, не успевает стекать в бензобак и образует нечто вроде бензиновой пробки; труба переполняется – вот механизм пистолета и реагирует как положено. А все потому, что плохо вентилируется бак. Самая частая причина – где-то пережат шланг, по которому воздух отводится из бензобака. Пока действует гарантия на автомобиль, это повод обратиться в сервис. Не вам же возиться с баком и шлангами! А до тех пор при заправке направляйте струю топлива вдоль наливной трубы, а не под углом к ней. Рычажком пистолета плавно регулируйте подачу топлива – не фиксируйте его в максимально открытом состоянии. Лучше потратить лишнюю минуту, чем проливать топливо или выяснять отношения с персоналом АЗС.

Эдуард КОНОП, редактор отдела эксплуатации

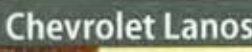
Зарулевцы! Вопросы можно задавать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru*** *или* ***info@zr.ru.***

Бюджетная сфера

Основа российского автопарка – бюджетные автомобили. В январском номере мы представили самые доступные. Нынче рассмотрим диапазон цен от 300 до 400 тыс. рублей. Список составлял Павел Леонов. Фото Александра Кульнева и фирм-производителей.

– стоимость. – гарантия производителя. – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.



Chevrolet Lanos

Невзрачный дизайн, простота конструкции выдают немалый возраст автомобиля – дебютировал он в 1997 году еще под маркой «Дэу». Неудивительно, что у него много общего с «Нексией». В 2003 году выпуск наладили на Запорожском автомобильном заводе. В 2006 году «Ланос» участвовал в первенстве заводской марки «60 часов «За рулем», где занял второе место. В целом автомобиль весьма надежен и неприхотлив, что подтверждает и редакционный опыт. Однако в самой простой комплектации нет даже гидроусилителя руля, не говоря уже о подушке безопасности, кондиционере и электропакете, которые появляются в более дорогих версиях. Тест – ЗР, 2009, № 7.

От 310 150 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,5 л, 83 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 172 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,5 с; средний расход топлива – 6,7 л/100 км, объем багажника – 322/958 л.

«Лада-Приора» универсал

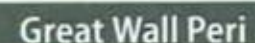
Вложения в проект универсала составили почти миллиард рублей. Казалось бы, на что они ушли – ведь внешне универсал отличается от седана только кормой? Но многие изменения скрыты от глаз. Заводчане уверяют: в автомобиле 227 новых деталей, более четырехсот – модернизировано. Жаль только, на улучшение качества из этой суммы потратили, видимо, не так много... В отличие от седана, универсалам положен только один двигатель, зато самый мощный – 16-клапанный объемом 1,6 л. Предусмотрено три комплектации. В базовой нет ни ABS, ни кондиционера, зато есть водительская подушка безопасности. Тест – ЗР, 2009, № 12.

От 313 912 рублей

36 месяцев или 50 000 км пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,6 л, 98 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 183 км/ч; разгон до 100 км/ч – 11,5 с; средний расход топлива – 7,2 л/100 км, объем багажника – 444/777 л.



Great Wall Peri

Китайские дизайнеры, как правило, предпочитают копировать уже готовые решения. «Пери» не стал исключением: снаружи и внутри он уж больно похож на «ФИАТ-Панда», а светотехникой – на «Ниссан-Ноут». Хотя в целом выглядит гармонично. Существует полноприводная модификация, но нам ее пока только обещают. Самая дешевая версия хотя и оборудована кондиционером, по уровню оснащения довольно бедна, поэтому разумнее доплатить 35 000 рублей за более продвинутую комплектацию с ABS, передними электростеклоподъемниками, 14-дюймовыми легкосплавными колесами и т. д. Тест – ЗР, 2008, № 9.

От 315 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,3 л, 87 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 160 км/ч; разгон до 100 км/ч – 14 с; средний расход топлива – 5,0 л/100 км, объем багажника – 206/860 л.

«Лада-Калина Спорт»

В базовой модификации с 1,4-литровым мотором к спорту, помимо названия, имеют отношение некоторые элементы внешнего вида и убранства салона (бамперы, пороги, спойлер на крышке багажника, легкосплавные колеса, насадка на глушитель, новые сиденья, накладки на педали). Технических изменений минимум, а потому и ездовые качества на уровне стандартной «Калины». Более мощную версию с 1,6-литровым мотором, кроме двигателя и коробки передач, отличают: газонаполненные амортизаторы, легкосплавные 15-дюймовые колеса, дисковые тормоза по кругу. Правда, из-за последних пришлось отказаться от ABS – возникли сложности с адаптацией. Тест – ЗР, 2008, № 8.

От 322 420 рублей

36 месяцев или 50 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,4 л, 89 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 165 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,2 с; средний расход топлива – 7,0 л/100 км, объем багажника – 235/545 л.

Chevrolet Spark

По сути, это серьезная модернизация «Дэу-Матиз». Последний обновили не только внешне. Полностью переработали переднюю панель и салон. Изменения коснулись и технической части – лонжероны протянули по всей длине, а не до середины кузова, опустили пол багажника на 10 см, модернизировали подвеску. Кроме того, производитель решил привлечь покупателей обилием модификаций. Всего их дюжина – вариации на тему трех уровней оснащения, двух двигателей и двух коробок передач. Городская эксплуатация, учитывая назначение автомобиля, предпочтительнее с автоматом, вот только меньше чем за 400 000 рублей такую версию не купишь. Тест – ЗР, 2006, № 1.

От 335 270 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 0,8 л, 52 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 145 км/ч; разгон до 100 км/ч – 18,2 с; средний расход топлива – 5,2 л/100 км, объем багажника – 170/845 л.

Hyundai Accent

Впервые его показали в 1999 году, с 2002-го наладили производство в Таганроге. Нынче машины у нас не только собирают, но также сваривают и окрашивают кузова. Сама конструкция изучена досконально, проблем с запчастями нет, поэтому неудивительно, что многие владельцы, знакомые с техникой, предпочитают обслуживать свои «акценты» самостоятельно. О надежности косвенно говорит и тот факт, что автомобили трудятся во многих таксопарках. Предусмотрено шесть модификаций, включая версии с АКП. В самой бюджетной нет кондиционера, поэтому большинство покупателей выбирает более щедрую комплектацию, где он присутствует. Доплата – 21 000 рублей. Тест – ЗР, 2008, № 3.

От 347 700 рублей

36 месяцев или 100 000 км

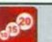
12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,5 л, 102 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 181 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,5 с; средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 375 л.

Geely Vision

Несмотря на то что дизайн автомобиля достаточно самобытен, в нем угадываются черты «Тойоты-Королла» предыдущего поколения. Сходство особенно очевидно в оформлении салона. Но это скорее плюс. Выбирать двигатель и коробку передач не из чего – вариант один. Зато уровню оснащения позавидуют более именитые одноклассники. К примеру, в базовой комплектации есть кондиционер, ABS с EBD, подушки безопасности водителя и переднего пассажира. В более дорогой добавляются климат-контроль, литые колеса, парктроник, а в топовой, за которую просят 399 000 рублей, даже кожаный салон.



От 349 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,8 л, 133 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,1 с; средний расход топлива – 7,5 л/100 км, объем багажника – 560 л.

BYD F3/F3-R седан/хэтчбек

Очередная интерпретация «Тойоты-Королла» предыдущего поколения, выполненная инженерами из Поднебесной. При этом двигатели лицензионные, компании «Мицубиси». Список оснащения, как принято у китайских производителей, довольно обширный. Но лучше бы еще и подтянули качество и озаботились эргономикой. В крэш-тестах EuroNCAP за фронтальный удар автомобиль получил 10 баллов из 16 возможных. Подобное испытание по инициативе дистрибьютора провели и в России, и F3 показал неплохие результаты. Базовые цены седана и хэтчбека совпадают. На автомобили 2008 года выпуска предлагают скидки от 5000 до 49 000 рублей. Тест – ЗР, 2008, № 5.

От 349 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,6 л, 100 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 180 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,7 с; средний расход топлива – 6,3 л/100 км, объем багажника – 460 л.

UAZ Hunter

Конструкции автомобиля уже больше 35 лет, и этим все сказано. В 2003 году машину серьезно обновили и назвали «Хантером». Основные нововведения: цельнометаллический кузов, пластиковые бамперы, иная передняя подвеска, модифицированная трансмиссия, облагороженный салон. Позже предложили и новые моторы, включая дизельный ЗМЗ-514 объемом 2,2 л (91 л.с.). Все бы хорошо, вот только в ходе модернизации УАЗ так и не научили нормально ездить по асфальту, и при этом он стал менее практичным на бездорожье. Но за такие деньги у рыбаков и охотников особого выбора нет. На самых доступных машинах крыша тентованная. Тест – ЗР, 2005, № 10.

От 350 000 рублей

12 месяцев или 30 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 2,7 л, 128 л.с., М5, полный привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 130 км/ч; разгон до 100 км/ч – 20 с; средний расход топлива – 13,2 л/100 км.

KIA Spectra

В ее внешности прослеживается корейская школа дизайна начала века. Никаких откровений и смелых решений, при этом смотрится машина весьма органично. В 2006 году «Спектра» участвовала в 60-часовом испытательном марафоне, проведенном ЗР, и заняла первое место, что подтверждает надежность конструкции. Та машина до сих пор трудится в редакции, не доставляя особых проблем. Двигатель на «Спектру» устанавливают один – 1,6-литровый, который с 2008 года соответствует экологическим нормам Евро III. Помимо механики, машины оснащают и 4-ступенчатой АКП. На выбор предлагают пять комплектаций. Тест – ЗР, 2006, № 8.

От 359 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,6 л, 101 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 180 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,6 с; средний расход топлива – 9,0 л/100 км, объем багажника – 440 л.

FIAT Albea

Еще один победитель первенства заводской марки, только 2007 года. Автомобиль и сейчас выглядит свежо, хотя впервые он появился на свет почти 15 лет назад под именем «Палио». С декабря 2006 года «Албеа» собирают в Набережных Челнах. Альтернативы мотору объемом 1,4 л (77 л.с.), так же как и 5-ступенчатой МКП, не предусмотрено. Зато покупателям доступно три уровня оснащения: Base, Classic и Comfort. В самой простой комплектации зеркала и стекла без электропривода, нет кондиционера, спинка заднего дивана не раскладывается. Отсутствующие опции появляются в Classic. Comfort предполагает ABS с EBD и подушки безопасности пассажира (водительская положена всем комплектациям). Тест – ЗР, 2009, № 12.

От 366 500 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,4 л, 77 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 162 км/ч; разгон до 100 км/ч – 13,5 с; средний расход топлива – 6,8 л/100 км, объем багажника – 515 л.

Skoda Fabia хэтчбек

Второе поколение модели представили на Женевском автосалоне в 2007 году. По сравнению с моделью 2000 года эта выглядит намного интереснее, но все же скучновато – особенно на фоне конкурентов. То же самое относится и к строгому, довольно простому интерьеру. А ведь в этом классе многих покупателей подкупает именно дизайн. Но такова философия марки – функциональность и практичность на первом месте. И с этим никаких проблем. Производитель предлагает два типа кузова, три двигателя и четыре комплектации. Жаль только, что «Фабию»-универсал или версию с АКП меньше чем за полмиллиона рублей не купить. Тест – ЗР, 2009, № 5.

От 379 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,2 л, 60 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 156 км/ч; разгон до 100 км/ч – 16,8 с; средний расход топлива – 5,9 л/100 км, объем багажника – 300/1163 л.

Chevrolet Aveo: 3-дв. хэтчбек, 5-дв. хэтчбек, седан

Покупателям непросто выбирать «Авео». Производитель предлагает два двигателя и две коробки передач, да еще для каждого типа кузова (а их три) предусмотрен свой список комплектаций. Но и это не все. Различные уровни оснащения включают в себя подуровни. Всего набегает 56 модификаций! Такое изобилие удовлетворит любого. Трехдверные машины размерами не отличаются от собратьев с пятью дверями и выглядят почти одинаково. А вот седаны, помимо иной внешности, длиннее на 390 мм и шире на 30 мм. Основной прирост пришелся на багажник, который здесь больше почти вдвое (400 л против 220 л). Тест – ЗР, 2009, № 5.

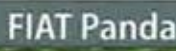
От 385 860, 393 130, 395 860 рублей соответственно

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,2 л, 84 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,8 с; средний расход топлива – 5,5 л/100 км, объем багажника – 220/980 л.



FIAT Panda

Этот «медвежонок» не самый частый гость на наших дорогах. Виной тому, думается, немаленькая цена. Правда, сейчас машины 2008 года выпуска подешевели почти на 90 000 рублей. Комплектаций всего две. Базовая предусматривает двигатель объемом 1,1 л (54 л.с.) и минимальный набор оборудования: ни тебе кондиционера, ни электростеклоподъемников. Зато есть водительская подушка безопасности. В более продвинутой комплектации с 1,2-литровым мотором (60 л.с.) все это имеется. Плюс ABS с EBD, электроусилитель руля, бортовой компьютер, а еще появляется возможность заказать роботизированную коробку передач. Доплатить за нее придется 50 000 рублей. Тест – ЗР, 2007, № 7.

От 392 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,1 л, 54 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 150 км/ч; разгон до 100 км/ч – 15 с; средний расход топлива – 5,7 л/100 км, объем багажника – 206/860 л.

Peugeot 107 3-дв. хэтчбек

Самый маленький автомобиль в линейке этого французского производителя. В России продается с 2007 года, хотя модель представили еще в 2005-м. Собирают в Чехии вместе с близнецами «Тойотой-Айго» и «Ситроеном-C1». Несмотря на скромные размеры, «львенок» готов принять на борт четверых взрослых. Багажник формально присутствует, но влезет туда разве что косметичка. Уровень оснащения вполне взрослый – даже в самой простой комплектации есть передние подушки безопасности и ABS. Не любите сами переключать передачи – доступен робот. Вот только цены малышей гуманными не назовешь. Тест – ЗР, 2007, № 7.

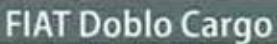
От 397 500 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,0 л, 68 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 157 км/ч; разгон до 100 км/ч – 13,7 с; средний расход топлива – 4,5 л/100 км, объем багажника – 140/710 л.



FIAT Doblo Cargo

Самый доступный «каблучок» на отечественном рынке. Его главный козырь – грузовые возможности. К примеру, за один раз «Добло» способен увезти до 730 кг всякого скарба, а объем багажного отсека составляет 3,2 м^3. В качестве опции (за 30 000 рублей) можно заказать фургон с высокой крышей, в который войдет уже 3,8 м^3 добра. Еще за 7000 рублей увеличат грузоподъемность до 850 кг. Версии с 1,3-литровым (70 л.с.) дизельным двигателем обойдутся дороже на 25 000 рублей вне зависимости от комплектации. «Добло» 2008 года выпуска продают со скидкой 50 000 рублей. Тест – ЗР, 2007, № 12.

От 399 000 рублей

24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,4 л, 77 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 148 км/ч; средний расход топлива – 7,4 л/100 км, объем грузового отсека – 3,2 м^3.

Great Wall Florid

Новинка 2009 года. В прошлой жизни «Флорид» звался «Тойотой-Ист». На этот раз китайские инженеры не стали изобретать велосипед – салон и внешность скопировали практически без изменений. Двигатели также с тойотовскими корнями. Здесь их два: 1,3 л (92 л.с.) и 1,5 л (105 л.с.). Коробка передач механическая. У нас «Флорид» продают с конца января в хорошо оснащенных комплектациях Luxury и Elite. Уже в начальной есть фронтальные подушки безопасности, ABS, кондиционер. Доплатив 50 000 рублей, получите более мощный мотор, электропривод зеркал, раскладывающуюся спинку заднего дивана, легкосплавные колеса, парктроник и т. д.

От 399 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,3 л, 92 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 160 км/ч; разгон до 100 км/ч – 14,2 с; средний расход топлива – 5,0 л/100 км, объем багажника – 330 л.

KIA Rio седан

Совсем недавно «Рио» обновили, придав автомобилю черты актуального корпоративного стиля. Надо признать, выглядеть он стал еще привлекательнее. Технических изменений немного. Главное – электрический усилитель руля с переменной производительностью вместо гидравлического. Помимо внешности, КИА подкупает сбалансированными ездовыми качествами и щедрым оснащением. Не часто встретишь в этом классе две фронтальные подушки безопасности, полный электропакет, аудиосистему с USB-портом и т. д. уже в базе. Возможностей единственного двигателя, несмотря на объем, вполне хватает. Доплата за автомат составит 30 000–40 000 рублей. Тест – ЗР, 2008, № 5.

От 399 000 рублей

60 месяцев или 150 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,4 л, 97 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 177 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,3 с; средний расход топлива – 6,2 л/100 км, объем багажника – 390 л.

Nissan Almera Classic

Нынешнее поколение модели имеет корейское происхождение. Внешне «Алмера Классик» смотрится солидно благодаря своим размерам. Однако при длине 4510 мм колесная база – всего 2535 мм, а это означает, что внутри места меньше, чем кажется снаружи. Интерьер прост и скучен, но на удобстве пользования это не сказалось. А вот нетрансформируемое заднее сиденье – очевидный минус. На выбор предлагается восемь уровней оснащения. В самой дешевой комплектации кондиционер не предусмотрен – досадно, учитывая стоимость машины. Хорошо, хоть водительская подушка безопасности есть. Тест – ЗР, 2008, № 5.

От 399 000 рублей

36 месяцев или 100 000 км

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,6 л, 107 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 184 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,1 с; средний расход топлива – 6,8 л/100 км, объем багажника – 460 л.

Два в уме

«Хочу вседорожник!» Если эта мысль поселилась в голове мужчины, он обязательно своего добьется. Даже имея всего 500 тысяч рублей – сумму для покупки серьезного авто не громадную и весьма сужающую выбор. Доступный и достойный вездеход за эти деньги искал Максим Гомянин. Фото Константина Якубова.

НОВАЯ РУБРИКА

Выбирать – значит сравнивать. За одинаковую сумму можно приобрести совершенно разные автомобили: иномарки и отечественные, маленькие и большие, новые и подержанные. В этой рубрике мы рассмотрим разные варианты. Надеемся, предложенные нами приоритеты помогут читателям принять правильное решение.

Подбирая машину, я как бы раздвоился – на прагматика и романтика. Первый уверял, что автомобиль нужен только новый: «Выбирай «Шевроле-Ниву»! Ты же знаешь, в прошлом году ее обновили изнутри и снаружи, и не кто-нибудь, а спецы кузовного ателье «Бертоне» – сам читал в прошлогоднем майском «За рулем». Топовая комплектация GLC довольно богата, а стоит всего 499 тысяч». Заговорил романтик: «Тебе нужен автомобиль имиджевый, брутальный. Чтобы ты видел одобрение в глазах людей – для нас это важно. Чтобы рама, мосты и короткие свесы кузова... Идеальный кандидат – «Ленд-Ровер Дефендер».

Действительно, легендарного «бри- танца» можно купить за полмиллиона, правда, с солидным пробегом – под 200 тыс. км.

К 100–150 тыс. км ряд дорогих деталей нуждается в замене, так что предыдущий хозяин наверняка уже вложился в машину и Landy, как его любя называют англичане, не потребует немедленного ремонта. Однако чтобы довести вещь до кондиции, затраты все-таки неизбежны. Стандартные ра-

боты: замена масла, фильтров, ремня ГРМ (см. таблицу).

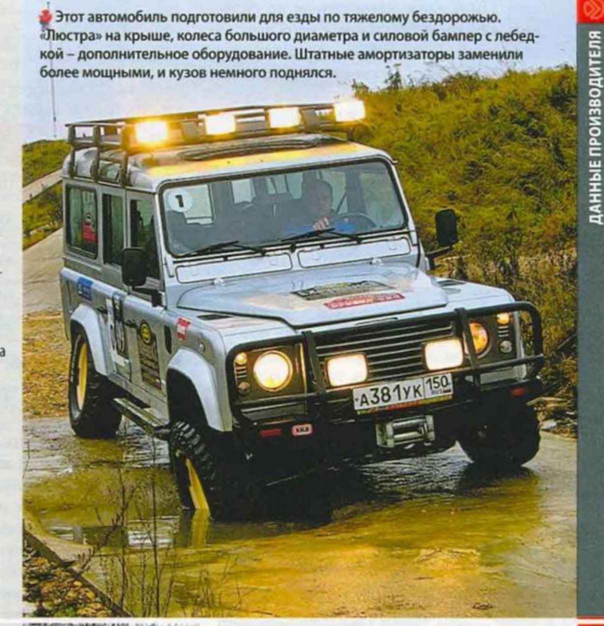
За 60 лет жизни «Дефендер» мало в чем изменился. Он по-прежнему бескомпромиссный боец, смело принимающий вызовы бездорожья. «Защитники» бывают с короткой базой («Дефендер 90») и длинной («Дефендер 110»). Существует и вариант «130», но у нас он встречается редко.

ВНУТРЕННИЙ МИР

Поднявшись в салон (именно так – поднявшись, машина ведь высокая), усаживаюсь на довольно жесткое сиденье, сильно смещенное влево. При-

КОМПЛЕКТАЦИЯ LAND ROVER DEFENDER

- Кондиционер
- ЦЗ с ДУ
- сигнализация
- передние электростеклоподъемники
- ABS
- Traction Control
- сетка на задней двери
- кожаная отделка руля
- магнитола, четыре динамика
- салон – кожа/ткань
- люк
- обогрев заднего стекла
- боковые подножки
- фаркоп
- 16-дюймовые колеса
- полноразмерная запаска
- подогрев передних сидений



Этот автомобиль подготовили для езды по тяжелому бездорожью. «Люстра» на крыше, колеса большого диаметра и силовой бампер с лебедкой – дополнительное оборудование. Штатные амортизаторы заменили более мощными, и кузов немного поднялся.

Land Rover Defender 110

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4639
ширина	1790
высота	2021
база	2794
колея спереди/сзади	1485/1485
Объем багажника, л	2300
Полная масса, кг	3050
Снаряженная масса, кг	2041
Минимальный дорожный просвет, мм	260
Время разгона 0–100 км/ч, с	17
Максимальная скорость, км/ч	156
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	73
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	9,7
городской цикл	13,5
смешанный цикл	11

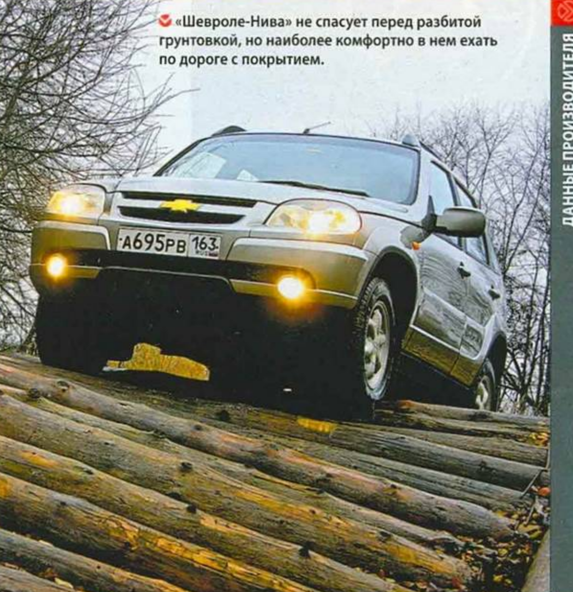
ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р5, 10 клапанов, 90 кВт/122 л.с. при 4200 об/мин, 300 Н·м при 1950 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, М5, раздаточная коробка с блокировкой межосевого дифференциала.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – неразрезной мост, спиральные пружины, телескопические гидравлические амортизаторы, тяги Панара/неразрезной мост, многозаходные спиральные пружины, телескопические гидравлические амортизаторы, А-образный рычаг; тормоза – дисковые с гидроприводом.

КОМПЛЕКТАЦИЯ CHEVROLET NIVA GLC

- Кондиционер
- ЦЗ с ДУ
- иммобилайзер
- сигнализация
- передние электростеклоподъемники
- ГУР
- обогрев ног задних пассажиров
- аудиоподготовка с двумя динамиками спереди и антенной
- релинги на крыше
- 16-дюймовые колеса
- противотуманные фары
- складной ключ зажигания
- изотермические стекла
- корректор света фар
- фильтр салона
- полноразмерная запаска
- алюминиевый кронштейн крепления запасного колеса
- электропривод и обогрев зеркал



«Шевроле-Нива» не спасует перед разбитой грунтовкой, но наиболее комфортно в нем ехать по дороге с покрытием.

Chevrolet Niva

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4048
ширина	1786
высота	1652
колея спереди/сзади	1466/1456
Объем багажника, л	650
Полная масса, кг	1860
Снаряженная масса, кг	1440
Минимальный дорожный просвет, мм	200
Время разгона, 0–100 км/ч	н.д.
Максимальная скорость, км/ч	140
Топливо	А92
Запас топлива, л	58
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,8
городской цикл	14,1
смешанный цикл	10,8

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 8 клапанов, 58,5 кВт/80 л.с. при 5000 об/мин; 127,5 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, М5, раздаточная коробка с блокировкой межосевого дифференциала.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимая, на поперечных рычагах с гидравлическими телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости/зависимая, пружинная с гидравлическими телескопическими амортизаторами; тормоза – дисковые/барабанные.

ятно, что при моем росте 192 см голова не упирается в потолок. Просовываю левую руку назад, собираясь отрегулировать наклон спинки, и рука почти застревает. В зимней одежде лучше это делать с открытой дверью. Но у такой посадки есть и плюс: если ты вляпался на бездорожье, сможешь высунуться в открытое окно, чтобы посмотреть, куда направлено колесо. Внутри все предельно просто: «военный» приборный щиток, четкие линии передней панели с расставленными по ней кнопками, лишенная регулировок рулевая колонка.

Многие владельцы «дефов» жалуются на неэффективность штатной печки. В идеале лучше сразу поставить автономный отопитель, но это потребует еще около 50 тысяч рублей.

«Шнива» – прямая «англичанину» противоположность. Сидишь не так высоко, зато чувствуешь себя комфортнее. Сиденья с боковой поддержкой удобны, их можно отрегулировать без опасения защемить конечность. Новый руль органично вписывается в дизайн салона, набалдашник рычага приятно ощущать в ладони. На заднем диване пассажирам достаточно места, и сесть труда не составит. Не то что в «Дефендере 90» с короткой базой: его задняя дверь настолько мала, что попадешь назад, только согнувшись в три погибели. Длиннобазный 110-й этим недостатком не страдает. Внутренний объем у него просто огромный (автомобиль вмещает девять человек). «Стулья» легко сложить, превратив машину в грузовик. Теперь хоть на рыбалку, хоть в поход, хоть доски возить – влезет все! К тому же интерьер простецкий – не страшно что-нибудь испачкать. Другое дело «шнива»: сюда в грязных сапогах лучше не влезать – жалко обивку.

АСФАЛЬТОВЫЙ ЭКЗАМЕН

В городе «Шевроле» как дома. Руль информативен, переключения КП четкие, наружные зеркала дают хороший обзор. Под ковром пола теперь новый шумоизоляционный материал, так что лишних звуков в салоне поубавилось. Кондиционер (в комплектациях LC и GLC) быстро очищает запотевшие стекла.

Выезжаем на загородную трассу. Бензиновый двигатель в 80 сил (объем 1,7 л) работает тихо, машина держит крейсерские 90–100 км/ч. В таком режиме ехать приятнее всего. Жаль, в новом автомобиле нет ABS и противобуксовочной системы. В этом отношении подержанный «британец» обыгрывает «шниву»: то и другое входит в его базовое оснащение.

Романтик во мне оказался прав – «Ленд-Ровер» обращает на себя внимание соседей по потоку. Но удовольствие от этого обедняет то обстоятельство, что в городе на нем ездить сложновато: руль тяжелый, большой радиус поворота требует пространства для маневра, потому, скажем, процесс парковки превращается в испытание. Педаль сцепления тугая, поэтому, попав в пробку, волей-неволей наращиваешь мышцы левой ноги. Одна отрада – цепкие тормоза.

СТОИМОСТЬ ПОДЕРЖАННОГО LAND ROVER DEFENDER

Год выпуска	Цена, тыс. руб.
1994	360–500
1998	400–500
2001	500–700
2004	500–1600
2007	1000–1700

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ (РАБОТА ПЛЮС ЗАПЧАСТИ), руб.

Работа	Chevrolet Niva	Land Rover Defender 110
Замена масла и фильтра двигателя	1370	6700
Замена воздушного фильтра	411	1520
Замена свечей: зажигания / накаливания	630 / –	– / 5000
Замена масла в КП	1950	2200
Замена охлаждающей жидкости	3000	8800
Замена тормозных колодок передних/задних	1600/1780	2700/3300
Нормочас	900	1800

Передняя панель «шнивы» (слева) смотрится современно, руль фирмы TRW удобный. Внутри «дефа» (справа) доминирует стиль милитари.

Задний диван «шнивы» (слева) с недавнего времени с подголовниками. У 110-го «Дефендера» (справа) их нет. В амфитеатре с комфортом разместятся трое.

ПОДЕРЖАННЫЙ «ЛЕНД-РОВЕР ДЕФЕНДЕР»: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

Дизельные двигатели не докучают серьезными проблемами. Достаточно следить за уровнем масла, заливать качественное топливо и перед выключением давать поработать на холостых – чтобы продлить жизнь агрегату наддува. Перегрев чреват короблением и заменой головки блока (примерно 50 тыс. рублей). Ремень ГРМ в 4-цилиндровых моторах рекомендуют менять через 60–80 тыс. км.

Электрооборудование особых хлопот не доставляет, а вот проводка требует внимания. Многие меняют ее полностью из-за того, что изоляция с возрастом практически рассыпается, перетираются провода.

Кузовные панели недешевы, а внутренности дверей нередко поражены коррозией. В местах контакта со стальными деталями, особенно после зимы, может начаться процесс окисления: появляются белые пятна, а затем алюминий крошится. Впрочем, дилеры знают, как побороть эту напасть. Рама выдержит многое, к ней претензий нет. Однако при покупке постарайтесь осмотреть ее в поисках все той же ржавчины. Промыть изнутри и обработать антикоррозийным составом. Погнутый в лесах бампер владельцы заменяют подержанным или более дорогим тюнинговым с креплениями для лебедки.

Коробка передач часто требует ремонта через 100–150 тыс. км. Обновляют сальники и синхронизаторы. Замена вторичного вала МКП разорит на 30 тыс. рублей. Сцепление надежное – прослужит больше 150 тыс. км. Для ремонта подойдут и неоригинальные запчасти – они вполне надежны.

Задняя подвеска хлопот не доставляет. Потребовать замены могут лишь амортизаторы и пружины. Слабое место в передней – поворотные шары. Часто текут сальники раздатки. Может подвести и межосевой дифференциал, хотя его считают крепким. Каждый раз после форсирования водных преград желательно смазывать крестовины, тогда их хватит на 100 тыс. км.

На трассе 122-сильный дизель рычит по-звериному, в салоне шумно. Но осознание, что управляешь легендой, заставляет простить огрехи эргономики.

У обеих машин нет подушек безопасности. «Шниве», которая большую часть жизни ездит по асфальту, они пригодились бы. И для «Дефендера» такая опция не лишняя. Но не дождетесь: жители Британии придерживаются того мнения, что для езды по бездорожью подушки не нужны – могут выстрелить в неподходящий момент, если машина, к примеру, хотя бы слегка ткнется бампером в грунт или дерево.

ПРОВЕРКА ЦЕЛИНОЙ

У обеих машин постоянный полный привод, так что они готовы в любой момент съехать с асфальта. Но «Дефендер» здесь хозяин, а вот «шнива» – гость.

Турбодизель «англичанина» тяговит, работа на малых оборотах, внатяг – его любимый режим, а «растянутая» педаль газа позволяет точно дозировать подачу топлива. Бензиновый мотор «шнивы» на бездорожье прожорлив. А для того, чтобы развить максимальную мощность «в полях», надо крутить двигатель.

ЦЕНА УДОВОЛЬСТВИЯ

На рынке можно встретить «дефендеры» с 4-цилиндровым 113-сильным турбодизелем – его часто называют «трехсотым». Он очень надежен, если владелец щадит турбокомпрессор (цена нового – около 28 тыс. рублей). Возьмите за правило не глушить мотор сразу после остановки, а также регулярно проверяйте уровень масла.

Более распространен на «дефендерах» 2,5-литровый мотор мощностью 122 л.с., оснащенный насос-форсунками. В названии такой машины – индекс Td5. Насос-форсунки надежны, но более требовательны к качеству топлива. Изредка текут их уплотнительные кольца, замена которых стоит около 3,5 тыс. рублей.

Коробка передач механическая, но на машинах спецпартий для США встречаются и АКП фирмы ZF. Механика требует ремонта через 100–150 тыс. км. Обычно нужно менять синхронизаторы (20 тыс. рублей) и потекшие сальники. Сцепление даже при частых выездах на целину способно выдержать 150 тыс. км.

Полный привод тоже требует ухода: менять масло в редукторе, мостах, смазывать крестовины, которых хватает на 100 тыс. км. Слабое место в передней подвеске – поворотные шары (замена – 7 тыс. рублей с работой). По глубоким царапинам в них попадает вода и грязь, идет сильный износ пыльника. Протянув с ремонтом, рискуете «попасть» на замену ШРУСа. На сервис рекомендуют заезжать через каждые 10 тыс. км, а если регулярно месите грязь – чаще.

Подержанный «деф», безусловно, потребует внимания, но взамен подарит потрясающую проходимость и гордость от обладания незаурядным автомобилем.

Посещать официалов на новой «Шевроле-Нива» нужно через 15 тыс. км пробега. Опыт эксплуатации редакционной машины оставил благоприятное впечатление о вседорожнике, хотя без сюрпризов не обошлось (ЗР, 2009, № 8). Машина подойдет заядлому дачнику, чей путь на фазенду пролегает не только по плохим грунтовым дорогам, но и по разбитым асфальтовым. Помесить грязь тоже можно... поглядывая на пластиковые бамперы, чтобы не расколоть их. В общем, это универсальный транспорт на каждый день.

Прагматик и романтик, заспорившие во мне, все же пришли к общему мнению. За полмиллиона рублей меньше хлопот доставит новая «шнива». Но если удастся поднакопить деньжат, то взял бы «Дефендер» помоложе. ЗР

ЗР продолжает рейды по СТО, но несколько изменил условия эксперимента. Теперь мы предлагаем сервисменам провести очередное плановое обслуживание автомобиля, а результат оцениваем по показателям, приведенным в таблице. Сверх того мастерам предстоит отыскать три рукотворные неисправности, угрожающие безопасности движения: мы открутили гайку (болт) крепления колеса, разрегулировали головной свет и слили до недопустимо низкого уровня тормозную жидкость, притом отключили контрольную лампочку.

Крест или дорога?

Вкусив прелести дилерского сервиса в ушедшем году, Игорь Теременко решил продлить удовольствие в 2010-м. Начал с тех, кто обслуживает машины марки «Шевроле», популярной у российских покупателей. Фото Константина Якубова.

ВСЕ, ДА НЕ ВСЕ

Название «Автоцентр Сити», что на улице Антонова-Овсеенко, говорит само за себя: дилер расположился вблизи делового центра «Москва-Сити». Место удачное – тут и до метро рукой подать, и на машине добираться удобно. Отыскать на фасаде многобрендового автосалона нужную эмблему не составило труда, а вот найти пристанище на оживленной улочке с первого раза не вышло. Втиснуть автомобиль удалось только на случайно обнаруженной площадке у торца здания...

В самом салоне нас ждали: на оформление заявки ушло не более десяти минут. Авто передали в руки мастера на трескучем морозе – тратить время на мойку, надевание защитных чехлов на руль и прочие телячьи нежности профи не пожелал. Гостить у дилера до окончания ремонта здесь, похоже, не принято: тесные уголки с телевизорами рассчитаны на небольшую компанию. Окошко в ремзону прорубить тоже не удосужились – видимо, чтобы не сглазили. Однако к повисшему на подъемнике автомобилю нас провели по первому требованию, продемонстрировав заодно все обнаруженные дефекты. Спустя обещанные два с половиной часа мы получили помолодевшую движимость обратно, заплатив за услуги оговоренные 6500 рублей.

Итоговая ревизия показала: все подлежащие замене (и заботливо помеченные нами) детали, включая фильтр салона, поменяли на новые. Отсутствующую гайку колеса прикрутили, уровень тормозной жидкости безвозмездно подняли до нормы, а вот фары отрегулировать не удосужились. А ведь в сервисной книжке эту операцию выполнить предписано!

ТРИ ОПРАВДАНИЯ ХАЛТУРЕ

Затем мы доверили обслужить «Шевроле» компании «Аванта» (Москва, улица Василисы Кожиной). Первые минуты пребывания здесь произвели хорошее впечатление. Очень понравилось помещение для приемки машин – оборудовано по последнему слову. Однако мастер плодами технического прогресса почему-то не воспользовался – ограничился внешним осмотром изрядно испачканного авто. Удобства для клиентов исчерпываются парой диванчиков, телевизором и автоматом с кофе и чипсами – полноценное питание организовали только для собственного персонала.

Сотрудники охраны в их круг, похоже, не попали – голодные секьюрити вежливостью к посетителям не отличались. Нас, например, с порога огорошили вопросом: «Какие проблемы?». Как в воду глядели – проблемы тут же возникли. Нашу просьбу понаблюдать за процессом обслуживания мастер услышал лишь на шестой раз. А до того следить за происходящим пришлось сквозь наполовину остекленную дверь, аккурат возле туалета. В обещанные три часа слесари не уложились – вероятно, продлили свой обед. За их ударный труд нам предложили внести в кассу 8700 рублей – на целую тысячу (!) больше ранее объявленной суммы. Мы завозмущались и завопили; на шум сбежались еще несколько сотрудников, общими усилиями они озвучили сразу три версии: аккурат перед работой с нашей машиной на складе закончилось дешевое масло, приемщик по молодости перепутал исходные цифры, когда проводил первоначальный расчет, прозвучало и кое-что традиционное типа «сам дурак!»...

А какую мы получили машину? Тормозной жидкости в ней так же мало, световой пучок вкось, старый картридж отработавшего свое салонного фильтра нам не предъявили, так что мы не уверены, заменили его или нет. Короче, осадок остался. Всю обрат-

В «Мэйджор Сити» прежде всего заботятся о клиентах.

«Аванта»: здесь, похоже, любят только себя.

«Автоцентр Сити». Если найдете, как проехать, не пожалеете.

Интересно, что ждет этот автомобиль в следующем техсервисе?

ную дорогу в пустом багажнике гремела литровая канистра с остатками моторного масла – видимо, положили на долив...

ПРОФИЛАКТОРИЙ

Путь в «Мэйджор Сити», что на Новорижском шоссе, вроде бы недальний – всего 9 километров от МКАД, но в пробке они растянулись на час... Когда же добрались, досады как не бывало: огромная территория с шикарной парковкой и массой автосалонов разных производителей впечатлит кого угодно! Пеших и временно «безлошадных» посетителей микроавтобусы автосервиса возят до ближайшей станции метро «Строгино» с получасовым интервалом. Работа с клиентами поставлена на поток: оформив заказ-наряд, мастер сам отгоняет машину на обязательную мойку и передает в руки ремонтников. Профессионалам здесь доверяют – завсегдатаи при осмотре своих машин не присутствуют, предпочитая подписывать уже готовый документ. Покидать гостеприимный автогород на время техобслуживания нет нужды – прямо на территории можно вполне прилично пообедать, посмотреть в кинозале фильмы, воспользоваться Интернетом, даже поспать часок в укромном уголке...

Три часа ожидания пролетели незаметно, заплатили 7000 рублей. И вот тогда-то и наступил момент принять горчинку: уровень тормозной жидкости выше не стал, а фары не избавились от косоглазия. Зато в багажник рядом с отжившим свое фильтром салона не положили пресловутую емкость с остатками масла на долив, как и поступают в правильном сервисе.

В целом картина довольно отрадная: «конвертировав» впечатления в баллы, двум из трех проверенных станций автосервиса выставили приличные оценки – 8 и 10 соответственно. До чувства полного удовлетворения не хватило, если в баллах, самой малости, но если оценивать уровень исправности машин, то это не мелочи: без тормозов и со слепыми фарами далеко и целым не уедешь. **ЗР**

ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ СЕРВИСА

	«Автоцентр Сити»	«Аванта»	«Мэйджор Сити»
Удобства для клиентов			
Указатели на прилегающих улицах	–	–	+
Парковка	–	+	+
Трансфер	+	+	+
Дилерский этикет			
Принимают ли в ремонт в назначенное время	+	+	+
Внимание к клиенту	–	–	+
Общение с клиентом во время ремонта	+	–	+
Соблюдение регламента работ			
Соответствие заявленного и действительного платежей	+	–	+
Продолжительность ТО в сравнении с заявленным временем	+	–	+
Полнота ТО	+	+	+
Исправление незаявленных дефектов			
Завернуть гайку колеса	+	+	+
Регулировка света фар	–	–	–
Долив тормозной жидкости	+	–	–
ИТОГО	**8**	**5**	**10**

Примечание: «+» и «–» обозначают, существуют или не существуют, выполняются или не выполняются названные сервисные услуги

Когда не хватает парковочных мест, «Автоцентр Сити» предлагает воспользоваться своеобразными подъемниками.

КАК МЫ ОЦЕНИВАЕМ ДИЛЕРСКИЙ СЕРВИС

Всеобщая автомобилизация породила иные требования к работе СТО – одной ремзоны с подъемниками в XXI веке уже недостаточно! Поэтому к традиционным показателям («Соблюдение регламента» и «Исправление дефектов») мы приравняли те, что характеризуют отношение персонала к клиентам («Удобства» и «Дилерский этикет»). Работает все это так: тест-группа в составе не менее трех человек (сотрудники редакции и владелец автомобиля) выезжает на объект, после чего каждый участник самостоятельно заполняет приведенную выше анкету, оценивая показатели по принципу «да» (+) либо «нет» (–). Часть оценок базируется на личных впечатлениях, часть – на основе имеющихся документов. Единое мнение выявляем по принципу демократического централизма – меньшинство подчиняется большинству. Итоги подводим чисто математически – считаем «плюсы» и «минусы». Лучший из лучших дилерских центров может набрать +12 баллов, худший из худших –12. Но до этого дело, надеемся, не дойдет.

Залог здоровья

Автомобиль, в отличие от других домашних любимцев, сам себя содержать в чистоте не способен. Подсчитав расходы на помывку железного друга, Евгений Борисенков может обрадовать: с тысячи рублей еще и сдачу дадут. Другое дело – сколько.

Мойка авто – дело сугубо добровольное, ведь оштрафовать водителя можно только за грязные (то есть нечитаемые) номерные знаки. Да и то лишь на 100 рублей, а эта сумма не стимулирует стремления вымыть автомобиль. Тем более что водная процедура обходится дороже.

Доводить кузов до блеска самостоятельно и где вздумается – дело щекотливое: штраф за возврат загрязнений в естественную среду вне специально отведенного места достигает 3000 рублей! Мыть машину чужими руками безопаснее. Разброс цен на услугу в Европейской части России относительно невелик: Москва, Санкт-Петербург, Тольятти, Нижний Новгород, Екатеринбург и другие крупные города проявили удивительное прейскурантное единодушие (о суммах – ниже). Более мелкие административные образования держат ценовую планку на уровне 75–85% цен городов-миллионников.

Дешевле (и быстро!) на автоматических портальных мойках. Элементарный проезд между вращающимися щетками с последующей сушкой горячим воздухом обойдется примерно в 200 рублей. Дополнительные операции вроде мойки порогов, протирки стекол изнутри и т. п. выполняют вручную, накинув 100–150 рублей. Приятно, что здесь нет дискриминации по размеру и статусу авто: привести в порядок малышку «Чери-QQ» и монументальный «Шевроле-Тахо» стоит, как правило, одинаково. Рассчитанные на большие потоки клиентов, эти сооружения встречаются главным образом в мегаполисах и их окрестностях.

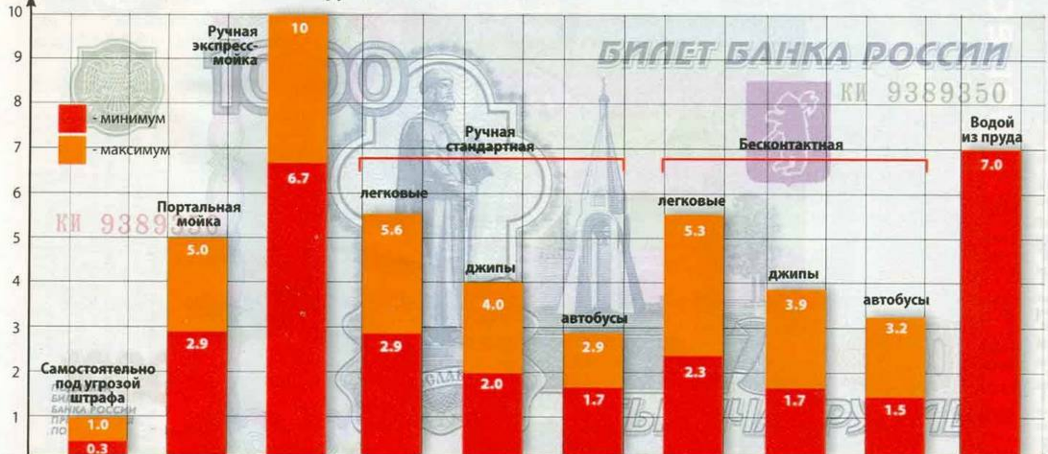
Базовые услуги заведений, использующих ручной труд, можно подразделить на три вида: экспресс-мойка (или технологическая), классическая и бесконтактная. Первая сводится к обработке кузова водяной струей под высоким давлением без применения моющих средств. Разумеется, такое удовольствие относительно недорого: 70–150 рублей в зависимости от местоположения.

В остальных версиях ценообразование несколько сложнее. Чаще всего стоимость помывки привязана к размерам транспортного средства: обычные легковушки укладываются в интервал 180–350 рублей, джипы – 250–500, автобусы – от 300 рублей. В перечне могут встретиться также «большие джипы», «VIP-авто», «минивэны» и т. п. – градация зависит от фантазии и аппетита хозяина заведения. А вот в Тольятти, к примеру, некоторые предприниматели поступили проще, поделив всех клиентов на «своих» и «чужих»: мойка отечественного автомобиля (включая моторный отсек!) обходится в демократичные 220 целковых, владельцу иномарки придется раскошелиться на куда более серьезную сумму – от 500 рублей.

Помимо классического набора «кузов-коврики-пороги» можно дополнительно заказать чистку салона пылесосом, обработку салонного пластика специальными препаратами и многое, многое другое. Наценка на такой среднестатистический комплекс достигает 100%.

Бесконтактная мойка отличается от классической технологией процесса (грязь не стирают губкой, а растворяют активной пеной) и ценой – современные методы на 10–80 рублей дороже.

Практикуются и своеобразные способы очистки машин от грязи. В Нижнем Новгороде, например, несовершеннолетние всего за 150 рублей готовы вымыть автомобиль «чистой» водой из ближайшего водоема... Но мы свою тысячу рублей на это тратить не станем – рыбку жалко. ЗР



Дрим лайнер

Кто из нас не мечтал в свое время посидеть за рулем культовых авто девяностых годов – шестисотого «мерина», черного «бумера» и иже с ними? Мечты сбываются – нынче состарившиеся раритеты можно приобрести на вторичном рынке всего-то за 350–400 тысяч рублей. Перед соблазном стать обладателем «семерки» БМВ в 38-м кузове не устоял Максим Приходько. Фото Александра Батыру.

ЧЕРНЫЙ ПЛАЩ

«Семерок» на вторичном рынке России немало, причем поголовно черного цвета – статус обязывает. Нам приглянулся «БМВ-740» за 420 тысяч цвета плаща принца датского Гамлета с пристойным для этого авто 4,4-литровым бензиновым мотором и заявленным пробегом 220 тысяч км. Большая, прекрасно оснащенная машина 1998 года выпуска практически по цене тюбика зубной пасты – это ли не удача?

Проверку понравившейся машины провели в техцентре ЗР «Тушино». Кузовные зазоры у «моей» были идеальными: либо действительно избежала серьезных ДТП, либо восстанавливали жестянщики-профессионалы. Считаю, повезло, так как в противном случае пришлось бы как следует проверять геометрию кузова, а это занятие долгое и недешевое. А вот съемные элементы (крылья, капот, крышка багажника и т. д.) вряд ли состарились в первозданном виде – их, скорее всего, уже рихтовали и красили. Так что на крепеж со следами от слесарного инструмента особого внимания обращать не стал.

Для того чтобы проверить, касалась ли кисть маляра других частей авто, я воспользовался магнитным толщиномером. Сей приборчик показал, что «семерка» перекрашивалась не однажды. Лишь крышка багажника, крыша и левое заднее крыло оказались родными, остальное – увы. Ветровое стекло, естественно, затерто – отполировать невозможно, только менять. Новое стоит 16 тысяч рублей (цены некоторых деталей и расходников найдете в таблице). Заодно придется поменять задубевший резиновый уплотнитель.

Противотуманные фары – головная боль всех владельцев таких авто. «Выстеклить» их зимой, наехав неслабым бампером на замерзший сугроб –

пара пустяков. Вдобавок они ужасно вандалонеустойчивые в силу простоты крепления (нажми отверткой куда надо – и вот она, родимая, в руках). Самая дешевая из новых, тайваньская, потянет на 1800 рублей, с разборки дешевле – в пределах тысячи. Совсем оригинальная стоит 4800 рублей, которых хватит на две полные заправки «бумера» 95-м бензином. В дефиците и зеркала заднего вида – их тоже охотно воруют.

Вновь удача: все проблемные детали оказались на месте. Естественно, машина была обута в нарядные шины, 18-дюймовые и почти новые. Одно такое колесико тянет на 8–9 тысяч рублей, а потому внимательно осмотрел боковины с обеих сторон. Увы, из четырех колес только одно без грыж: вот она, плата за спортивный имидж! Взамен можно, конечно, поискать, штатные 16-дюймовые, но тогда придется приобретать и диски.

В салоне прежние владельцы оставили о себе неизгладимую память: кожаная обивка сидений протерта едва не до дыр! Выручили пресловутые разборки – диван удалось сторговать по телефону за полторы тысячи. Ахтунг: «кузовщина» и детали интерьера дешевеют по мере продвижения от носа к корме машины! Задний бампер в сборе, например, стоит всего 3 тысячи. Дешевле, чем у «Калины»!

В противовес сиденьям монументальное торпедо сохранилось отлично. Не скрипит и даже соединяет в себе разные эпохи: здесь кассетный магнитофон и встроенный экран навигатора. Такое странное сочетание появилось после 1998 года.

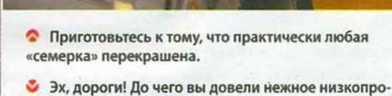
В подвеске, как показал осмотр, придется менять изношенные в ноль шаровые и рулевые наконечники, диски и колодки. По самым скромным подсчетам, весь набор потянет тысяч на 15–20 без работы.

Пару слов о пламенном моторе. Сканер насчитал всего шесть ошибок, но все они на общую работоспособность особенно не повлияли. А заботу о чистоте выхлопа (в четвертом и восьмом цилиндрах замечен неоптимальный состав смеси) я решил отложить на потом. Согрело душу также отсутствие настораживающих потеков масла и прочих жидкостей. Вообще, диагностика мотора показала, что над ним особо не издевались. Опять-таки, отзывы о надежности двигателя М-62 самые положительные, чего не скажешь о М-62 TU – его электронная начинка в условиях вечного российского межсезонья долго не живет.

Из мелочей отметил пропавший сигнал с одного датчика ABS. Зато прибор утверждал, что спустя 10 лет эксплуатации живы все подушки безопасности – дас ист фантастиш!

КИНО И «НЕМЦЫ»

Самый приятный пункт программы – пробная поездка. Великолепная шумоизоляция (особенно повезет, если найдете экземпляр с двойным остеклением). Не потерявшее форму кресло, руль, который не хочется выпускать из рук; наконец, работающий штатный телефон изумительного ретро-



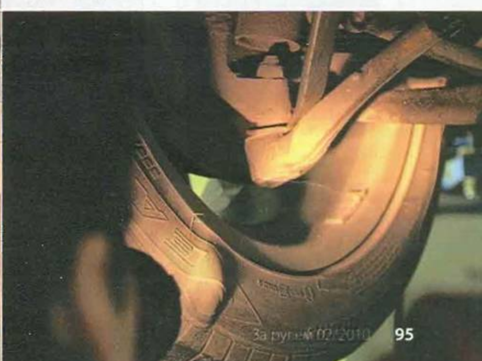
Приготовьтесь к тому, что практически любая «семерка» перекрашена.

Эх, дороги! До чего вы довели нежное низкопрофильное колесо...

Фонари неродные. Впрочем, аутентичные можно найти на разборке.

Крыло явно снимали. Содрана краска с шлицев винта.

Задний сальник коробки течет – заменить, пока не поздно.



НАША СПРАВКА

Седан третьего поколения седьмой серии БМВ (фирменное обозначение Е-38) появился в 1994 году. Машину представили на московском салоне MIMS'94. За восемь лет жизни «семерок» выпущено 330 тысяч. У седанов семейства Е-38 было две основные версии: со стандартной базой и с удлиненной; индекс последних заканчивался литерой *L*. Существовали варианты со вставкой между передними и задними дверями, а также бронированные версии. Машина комплектовалась V-образными 8-цилиндровыми двигателями объемом 3,0 и 4,0 л. В 1996-м появились моторы 3,5 и 4,4 л. БМВ-750i имел под капотом 12-цилиндровый V-образный двигатель. Были и сравнительно экономичные моторы – маленькие шестицилиндровые, объемом 2,8 л. На БМВ-725tds ставили 2,5-литровый дизель с турбонаддувом. Позднее появились более мощные дизели: 730d и 740d. Основная масса машин комплектовалась АКП.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ BMW 740 В СТОЛИЧНОМ РЕГИОНЕ, руб.

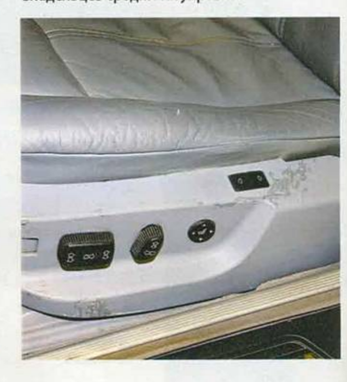
Деталь	Интернет-магазин	Авто-разборка
Крыло левое переднее	8000	6100
Капот	22 000	20 900
Бампер передний	29 900	27 000 (в сборе)
Стекло ветровое	16 000	–
Противотуманка ориг./неориг.	4800/1800	1000
Цепь ГРМ ориг./неориг.	5500/3000	мотор б/у в сборе – от 30 000
Натяжитель цепи ориг./неориг.	3200/1500	
Успокоитель верхний	4500	
Успокоитель нижний	4200	

СТОИМОСТЬ РАБОТ ПО ЗАМЕНЕ ЦЕПИ ГРМ, руб.

Дилерская станция	Специализированный сервис
25 000	от 57 000

Не выбрасывайте аудиокассеты – они еще послужат! Впрочем, эта магнитола способна управляться и с CD: чейнджер спрятан в багажнике.

Следы пребывания в салоне предыдущих владельцев сродни татуировке.



Машина стоила 420 000, запчасти обошлись в 37 500, итого – 457 500 рублей, не считая работы. Для «семерки» в богатой комплектации и неплохом состоянии цена вполне божеская.

дизайна в подлокотнике настраивают на благодушие. В потоке меня пропускали по первому требованию... Получасовая прогулка на этом авто не показалась напрасно потраченным временем, как не жалко и денег, потраченных на бензин. Смутило другое – транспортный налог. Даже без калькулятора понял: ежегодно за сам факт обладания такой машиной придется отдавать свыше 40 тысяч рублей! Почти столько же понадобится, чтобы довести ее до кондиции. Да и повседневная эксплуатация автомобиля-мечты выльется в немалую сумму – один аппетит (в среднем 22 л/100 км по заявлению продавца) чего стоит! Зато за рулем чувствуешь себя этаким Джеймсом Бондом. Помните, как он лихо раскатывал на точно такой же «семерке»?

Кстати, не забудьте дотошно проверить все документы. Авто в России появилось в смутные времена, что нашло свое отражение в отечественном боевике «Бумер».

Беру! Несмотря на преклонный возраст, автомобиль выглядит и ездит лучше многих новых за эти же деньги. А если на небосклоне появится иной герой, «бумера» легко будет продать другому мечтателю. Потеря стоимости за три года составит тысяч 100–120. Недорогое удовольствие! ЗР

Расчет на будущее

Общую сумму затрат на техническое обслуживание подсчитываем следующим образом: в стоимость работ включаем все рекомендованные производителем операции без учета изнашиваемых деталей. Уход за автомобилем в базовой комплектации доверяем дилерским СТО до пробега 100 000 км.

Немало времени и средств потребует таганрогский **«Хёндай-Акцент»**: малый межсервисный интервал, дорогое обслуживание. В каждое нечетное ТО включена замена свечей зажигания, а на пятом придется менять все технологические жидкости. Недешевы также масла и фильтры. Записываться на ТО лучше накануне, но если повезет, ваш автомобиль обслужат в день обращения. Время, отведенное на работы, колеблется от 2,5 до 3,5 часа. Дилерские центры ТагАЗа открыты более чем в 100 городах России.

Несмотря на такой же малый межсервисный интервал, среднеазиатская **«Дэу-Нексия»** в обслуживании чуть дешевле. При этом на расходниках производитель не экономит: уже на третьем ТО рекомендовано заменить свечи зажигания и все эксплуатационные жидкости. Стоимость материалов тоже не отнесешь к низким. Очередей на ТО нет: возможно, многие владельцы предпочитают ухаживать за автомобилями самостоятельно. Дилеры отводят на процедуру 2–3 часа. «Нексию» смогут принять в 47 областях и субъектах РФ.

«ФИАТ-Албеа» занимает третью строчку нашей таблицы. Благодаря большому межсервисному интервалу его содержание обойдется существенно дешевле, чем «Нексии». При этом де-

НАША СПРАВКА

Цену технического обслуживания определяли по данным представительств компаний и дилерских центров. Она складывается из стоимости работ и рекомендованных расходных материалов. В компакт-классе четкой ценовой градации по стоимости обслуживания, как правило, не существует. Все зависит от требований и рекомендаций завода-изготовителя. На фирменных станциях расходники дороже, чем где-либо, поэтому некоторые владельцы предпочитают немного сэкономить – приобретают их в розничных магазинах и привозят с собой. Использование таких запчастей не запрещено, но дилер не даст гарантии на эти детали.

«ХЁНДАЙ-АКЦЕНТ»

ТО-1 (2000 км)	6500 руб.
ТО-2 (10 000 км)	8000 руб.
ТО-3 (20 000 км)	8000 руб.
ТО-4 (30 000 км)	8000 руб.
ТО-5 (40 000 км)	14 000 руб.
ТО-6 (50 000 км)	9000 руб.
ТО-7 (60 000 км)	9600 руб
ТО-8 (70 000 км)	8000 руб.
ТО-9 (80 000 км)	10 500 руб.
ТО-10 (90 000 км)	8000 руб
ИТОГО	**89 600 руб.**

«ДЭУ-НЕКСИЯ»

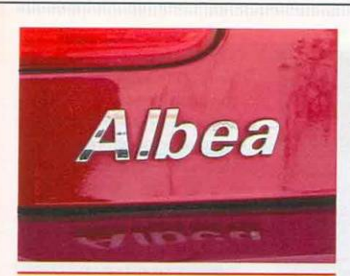
ТО-1 (2000 км)	6500 руб.
ТО-2(10 000 км)	5300 руб.
ТО-3 (20 000 км)	8800 руб.
ТО-4 (30 000 км)	8100 руб.
ТО-5 (40 000 км)	7000 руб.
ТО-6 (50 000 км)	8000 руб.
ТО-7 (60 000 км)	14 000 руб.
ТО-8 (70 000 км)	8000 руб.
ТО-9 (80 000 км)	10 000 руб.
ТО-10 (90 000 км)	8900 руб.
ИТОГО	**84 600 руб.**

Чтобы исправно служить владельцу, автомобиль периодически нуждается в профилактике. Во что обойдется эта услуга в дилерских центрах, на примере моделей компакт-класса выяснял Игорь Теременко.

шевым ТО назвать нельзя. Каждое четное обслуживание требует замены свечей, а на четвертом уже меняют трансмиссионное масло. Утешает лишь то, что масла и фильтры относительно недороги. Ажиотажа в сервисах нет. Регламентные работы занимают от 3 до 4 часов. Обслужить ФИАТ можно в 70 городах нашей Родины.

Обладателям **«Лады-Приора»** за указанный пробег придется побывать на дилерских СТО семь раз. Обычный межсервисный интервал приемлем, однако изготовитель заставляет владельца приехать дополнительно: при пробеге от 2 до 3 тыс. км требуется замена масла, расходников и проверка схода-развала. Ценовая политика дилеров сумбурна, многие указывают стоимость ТО без учета расходников. Для отечественного авто цена обслуживания явно завышена. Стоимость материалов зависит от выбора владельца: дилер предлагает клиентам немалый ассортимент. Наплыва в сервисах не наблюдается, там рады каждому клиенту. Работы проведут за 2,5–3,5 часа. Дилерские станции расположены в 94 регионах РФ.

Самым выгодным признан **«Рено-Логан»**. Приятно удивила умеренная, причем фиксированная стоимость обслуживания. На каждом четном ТО владельца ждет замена свечей, на четвертом ТО необходимо заменить ремень ГРМ вместе с роликами и приводной ремень, а на шестом, помимо моторного масла и фильтров, заменят все эксплуатационные жидкости. Масла, фильтры и расходные материалы недороги. Очередей на ТО нет. На фирменное обслуживание уйдет не менее трех часов. Профилактику «Логана» выполнят в 80 городах России. **ЗР**



«ФИАТ-АЛБЕА»

ТО-1 (15 000 км)	7500 руб.
ТО-2 (30 000 км)	11 000 руб.
ТО-3 (45000 км)	7000 руб.
ТО-4 (60 000 км)	14 000 руб.
ТО-5 (75 000 км)	16 500 руб.
ТО-6 (90 000 км)	9500 руб.
ИТОГО	**65 500 руб.**

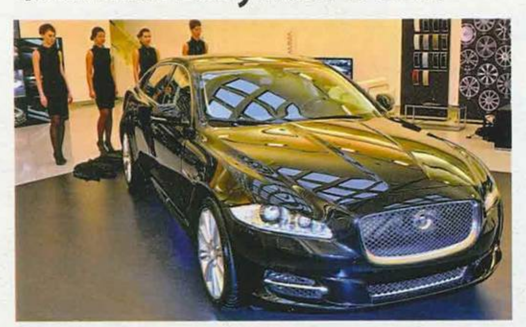
«ЛАДА-ПРИОРА»

ТО-1 (2000 км)	4800 руб.
ТО-2 (15 000 км)	5000 руб.
ТО-3 (30 000 км)	10 300 руб.
ТО-4 (45000 км)	7500 руб.
ТО-5 (60 000 км)	11 500 руб.
ТО-6 (75 000 км)	12 000 руб.
ТО-7 (90 000 км)	10 000 руб.
ИТОГО	**61 100 руб.**

«РЕНО-ЛОГАН»

ТО-1 (15 000 км)	6000 руб.
ТО-2 (30 000 км)	6000 руб.
ТО-3 (45 000 км)	6000 руб.
ТО-4 (60 000 км)	16 000 руб.
ТО-5 (75 000 км)	6000 руб.
ТО-6 (90 000 км)	8000 руб.
ИТОГО	**48 000 руб.**

Флагман вступает в бой



Новый «Ягуар-XJ» – жемчужина модельного ряда британской марки – вступил в борьбу за кошельки покупателей. Дилеры предлагают машины со стандартной и удлиненной колесными базами. В длинном варианте масса автомобиля выросла на 20 кг, пространство для ног задних пассажиров увеличено на 125 мм.

Современный джентльмен не мыслит управления без электроники. Так, данные о скорости, оборотах двигателя и прочую необходимую информацию водитель получает на 12,3-дюймовом экране оптитронной панели приборов. Сенсорный 8-дюймовый дисплей типа Dual-View дает возможность видеть разные изображения на одном мониторе – смотря с какого места глядеть. А послушать музыку с концертным качеством поможет акустическая система с объемным звучанием Bowers & Wilkins мощностью 1200 Вт.

Для XJ предусмотрено три комплектации – Premium Luxury, Portfolio и Supersport. В списке базового оснащения – двухсекционная панорамная крыша, 19-дюймовые колеса, подогрев и вентиляция передних сидений, двухзонный климат-контроль и прочее.

Для продаваемых в России машин подготовлена линейка из четырех двигателей. Это 5-литровые бензиновые мощностью 385, 470 и 510 л.с. и 3-литровый турбодизель в 275 л.с. Последний потребует всего 6,8 л топлива на 100 км пути.

Машины со стандартной колесной базой и дизельным мотором стоят от 3 555 000 до 4 025 000 рублей. Цена бензинового варианта – от 4 355 000 до 5 615 000 рублей. За удлиненный XJ с дизелем просят 4 175 000, а за бензиновые версии – от 4 525 000 до 5 915 000 рублей.

Обновка для любимой

Сеть шинных центров Vianor, принадлежащая финской компании Nokian Tyres, запустила проект Private Label – продажу продукции под собственным брендом. Теперь желающие сделать подарок своей обожаемой машине найдут в магазинах сети, наряду с популярными шинами Nokian, семь оригинальных моделей колесных дисков Vianor размерностью от 15 до 19 дюймов. Вскоре выбор расширят до 12 моделей, а список машин, которым «обувка» придется впору, вырастет с 25 до 45.

Технология литья колес под низким давлением позволяет получить лучшую однородность сплава, снижает дисбаланс. Термическая обработка повышает прочность. Диски отливают из первичного алюминия марки «премиум».

Доступный ремонт

Компания We Love Parts (входит в ГК «Рольф») запустила проект «Белый сервис»: создание сети сервисных центров для обслуживания постгарантийных автомобилей по доступным ценам.

Например, замена масла в рамках программы стоит 1849 рублей, свечи поменяют за 899, а тормозные колодки – за 1999 рублей.

До конца февраля планируют открыть 30 таких центров, которые будут ремонтировать как российские автомобили, так и иномарки. Первым партнером «Белого сервиса» стала группа компаний «Аванта».

«Порше Руссланд» запустила программу «Одобренная «Порше» гарантия на автомобили с пробегом». Теперь владельцы немецких спорткаров могут приобрести сертификат на право бесплатного устранения неисправностей, имеющих гарантийный характер. Срок действия сертификата – год или два. Предусмотрено три вида гарантии: индивидуальная, дополнительная и гарантия на автомобиль с пробегом. Сертификат можно получить у продавца после проверки технического состояния автомобиля.

Особенности программы: машина должна быть ввезена официальным импортером, иметь возраст не более девяти лет и пробег до 200 тыс. км.

«Картинка» от «Ауди»

С февраля у дилеров «Ауди» появился в продаже седан A6 с 2,8-литровым двигателем FSI, полным приводом quattro и специальным пакетом Image. В него входят следующие опции: окраска кузова металликом, 17-дюймовые колеса, обогрев передних и задних сидений, алюминиевые молдинги по периметру оконных проемов и многофункциональный руль. В базовой комплектации числится отделанный кожей Milano салон, аудиосистема с шестиканальным усилителем и десятью динамиками, противоугонная система с ультразвуковыми датчиками и другое оборудование. Автомобиль можно купить за 1 900 000 рублей.

Сверхновые звезды «Субару»

На арене Ледового дворца в Крылатском компания «У Сервис+» показала новые «Субару-Легаси» и «Аутбек». Презентацию украсило выступление инструкторов школы водительского мастерства «Академия скорости Сергея Успенского», которые показали, на что способны автомобили. «Субару-Легаси» 2010 модельного года предлагают с моторами мощностью 150, 167 и 265 л.с. Цены – от 1 199 200 рублей. Стоимость самой мощной модификации GT с 265-сильным двигателем начинается с 1 698 500 рублей. В список оборудования входят круиз-контроль, 18-дюймовые колеса, ксенон, кожаный салон, люк и прочее.

В базовом оснащении нового «Субару-Аутбек» – круиз- и климат-контроль, сиденья с электрорегулировками, боковые подушки и шторки безопасности, 17-дюймовые колеса и другое оборудование.

Наиболее доступный «Аутбек» с 2,5-литровым двигателем (167 л.с.) и МКП стоит 1 363 500 рублей. Диапазон цен на модель с 3,6-литровым мотором (249 л.с.) – от 1 959 100 до 2 037 000 рублей.

Вседорожный гибрид

С января у дилеров БМВ можно заказать гибридный ActiveHybrid X6 (ЗР, 2010, № 2, с. 70). Силовой агрегат вседорожника состоит из бензинового 408-сильного V8 и двух электродвигателей – в 91 и 85 л.с. Суммарная мощность составляет 485 л.с., а крутящий момент равен 780 Н·м. Это один из самых мощных гибридов в мире.

В базовой комплектации X6: двухрежимная 7-ступенчатая КП, система полного привода xDrive, металлик, биксеноновые фары, 19-дюймовые диски с шинами run-flat, не боящимися проколов, противотуманные фары, мультифункциональный руль и другое оборудование. Система безопасности включает в себя спутниковую противоугонную систему BMW Professional, сигнализацию аварийного сближения при парковке, камеры заднего вида. Все машины оснащены пакетом для стран с холодным климатом. Стоимость «БМВ-ActiveHybrid X6» – 4 990 000 рублей.

Отдать в хорошие руки

Желающих поменять или продать автомобиль с пробегом ждут в салонах ГК «Независимость». Там действует программа «Мгновенный выкуп – решение в вашу пользу». Дилер предлагает полный комплекс услуг: выкуп машины за наличные, прием на комиссию, обмен автомобиля б/у на новый. Компания также берет на себя улаживание юридических формальностей и предпродажную подготовку. Принимают автомобили всех брендов.

Бригада передовиков

Тему подсказал читатель: а что, если собрать в кучу всех лидеров экспертиз ЗР и посмотреть, как изменится поведение мотора по сравнению с его базовой комплектацией? Лидеров собрали Михаил Колодочкин и кандидат технических наук, доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета Александр Шабанов.

Конечно, если одновременно поставить и залить все лучшее, что проходило через наши руки, может статься, мотору и бензин не понадобится. Об этом говорит простое сложение обещанных эффектов... Но это так, шутка. Причем старая.

Что получится на самом деле, проверить интересно. Для чистоты эксперимента ограничились только тем, что входит в штатную комплектацию мотора – без всяких турбулизаторов, магнитов и волшебных скорлупок. Лучше охватим основные расходники: свечи, высоковольтные провода, воздушные фильтры, бензин и моторное масло. А заодно посмотрим, что поменялось в поведении лидеров со времени предыдущих испытаний – ведь время на месте не стоит, все движется… Причем не всегда в лучшую сторону.

ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ

Смахиваем пыль с пожелтевших от времени протоколов. Выбираем объекты эксперимента: иридиевые свечи Denso IW20 (ЗР, 2006, № 4 и 7), высоковольтные провода Champion (2006, № 1), воздушный фильтр Bosch S9061 (2006, № 12), бензин «ЛУКОЙЛ-Экто-95» (2008, № 1 и 7), масло Shell Helix Ultra Extra 5W-30 (2009, № 4).

Компания достойная – но кого ей в соперники? Обижать никого не стали и поступили просто – сняли все с нового мотора ВАЗ-2111, только что купленного для серии испытаний. То есть начальную планку для сравнения задало то, что поставили на АВТОВАЗе. Бензин тоже взяли простенький – с обычной заправки со скромным брендом. Но перед началом испытаний отдали его пробу в лабораторию, чтобы исключить разговоры о явной бодяге.

А ДАЛЬШЕ?

А дальше все просто. Начали «баловать» мотор то одним, то другим – чтобы у него от восторга сразу шок не наступил. Ведь хорошего должно быть понемножку! Сначала заменили бензин, потом масло, за ними последовали свечи, провода. Замкнул цикл испытаний воздушный фильтр. И каждый раз после очередного подарка, преподнесенного мотору, снимали его характеристики – чтобы прочувствовать меру радости. Когда потребление бензина приблизилось к нулю… Ладно, это мы опять шутим. Лучше разложим эффект по полочкам.

БЕНЗИН

Лукойловский бензин всегда показывал хорошую экономичность на моторе, да и с мощностью тоже было все в порядке: прибавка 2–4% относительно некого усредненного топлива фиксировалась устойчиво. Здесь результат подтвердился – впрысковый мотор отреагировал на замену бензина снижением аппетита на 3,4% и ростом мощности на 1,8%.

«Откуда дровишки?» Сбалансированный групповой состав, хорошая детонационная стойкость – а отсюда правильная реакция системы управления двигателем, высокая калорийность и оптимальная скорость сгорания… Впрочем, об этом писали уже не раз. Отметим лишь, что бензины с моющими присадками типа «ЛУКОЙЛ-Экто» дают лучший эффект на загрязненных двигателях, а наш был чистым! Поэтому топливо проявило себя не в полной мере – в реальной жизни дополнительные бонусы обеспечила бы именно моющая способность.

МАСЛО

Шелловское масло – группы SL, а это значит, что уже при его создании закладывался определенный, вполне значимый энергосберегающий эффект. Раньше, в экспертизах, у нас получалось 4,2% по сравнению с неким базовым маслом. Сейчас результат послабее, но ведь и масло в исходной комплектации было получше: минералка группы SJ. Тем не менее выиграли около 3% по топливной экономичности и около 2% по приросту мощности.

Это результат уменьшения потерь на трение – создатели масла достигают его как подбором оптимальной вязкостной характеристики (в рамках заданного класса вязкости SAE, естественно), так и добавкой антифрикционных и противоизносных присадок в базовом пакете. У «Шелла» с этим все очень хорошо – по крайней мере, так показали испытания. Итого с учетом бензина уже набралось примерно 6% экономии топлива и около 4% прироста мощности. Неплохо…

Выходит, только за счет оптимального выбора основных рабочих жидкостей – масла и топлива – уже можно получить реальную экономию.

СВЕЧИ И ПРОВОДА

Когда-то это была наша любимая тема – ставить разные свечи и удивляться результату. На него влияют и форма электрода, и его размер, и величина зазора. Все это определяет силу и размер искрового разряда, а потому улучшает интенсивность начального поджига топлива, скорость и полноту сгорания. И здесь у нас неоднократно лидировали иридиевые свечи Denso IW20.

Почему именно эти свечи? Они отличаются от прочих своим центральным электродом – его толщина всего 0,4 мм. В результате получается мощная, стабильная и, что немаловажно, практически открытая искра, пламя от которой ничем не экранировано и сразу идет в объем цилиндра. Мы писали об этом ранее (ЗР, 2005, № 10; 2006, № 4; 2009, № 7).

Но к свечам еще надо подвести напряжение. И об этих «путях подвода» и препятствиях на пути импульса напряжения мы тоже рассказывали не раз. Высоковольтные провода, как выяснилось, вносят свой вклад в работу двигателя, причем заметный. Он зависит и от качества изготовления проводов, и от линейного распределенного сопротивления, и от равномерности сопротивлений линий зажигания по отдельным цилиндрам (ЗР, 2006, № 1; 2008, № 1).

Сначала визуально сравнили интенсивность искрообразования – ввернули свечи в отдельно стоящую головку цилиндров, запитали их через лидерские провода Champion от штатной системы зажигания стендового двигателя и сфотографировали. А потом повторили процедуру для базового комплекта приборов зажигания. Результат был предсказуем. Искра у обычного комплекта неплохая, но не выдающаяся. Она синяя с фиолетовыми и даже красными проблесками, свидетельствующими о периодических пропусках вспышек. Причем на самом длинном проводе ситуация похуже, на самом коротком – получше. А у лидерского комплекта все куда интереснее: искра стабильная, бело-голубая, практически одинаковая для всех цилиндров.

Реакция мотора полностью подтвердила выводы «атмосферных» испытаний. Правда, эффект получили поменьше, чем раньше: 2,2% по расходу топлива и 1% – по мощности. А вот экологические показатели на хорошем комплекте улучшились значительно: снижение и по CO, и по CH составило от 8 до 15%. Дело в том, что система управления впрыскового двигателя очень не любит пропусков вспышек, даже небольших. Лишний кислород в отработавших газах воспринимается электроникой как сигнал к обогащению смеси – отсюда и повышенная токсичность.

А почему же экономию топлива получили меньше той, что раньше? Ведь было 4–5%... Плюсы свечей скушал... хороший бензин! Чем хуже горит топливо, тем значимее роль его эффективного начального поджига. Ради интереса снова сменили топливо – на начальное, и эффект немедленно вернулся к этим самым процентам!

Вывод не самый радостный для любителей арифметики: простого суммирования эффектов не получим (в таблице приведен идеальный итог, полученный именно после суммирования эффективности каждого компонента). В моторе все взаимосвязано, и потери неизбежны.

ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР

Не новость, что воздушный фильтр оказывает заметное влияние и на мощность мотора, и на его экономичность. Но чем лучше он фильтрует, тем больше душит мотор – это, в принципе, понятно. Как понятно и то, что нужен компромисс. Когда-то (ЗР, 2006, № 12) этому пожеланию наилучшим образом отвечал немецкий фильтр Bosch S9061. За это его и включили в компанию лидеров.

Исходно фильтры – базовый и лидерский – новые и чистые. Потому и моторный эффект достигнут не очень большой: около 1% по мощности и по расходу топлива. Но на грязных фильтрах, после их длительной работы в условиях особой, российской пыли (по крайней мере, отдельные спецы по фильтрации настаивают на ее особости), этот разбег окажется куда больше – до 5–7%!

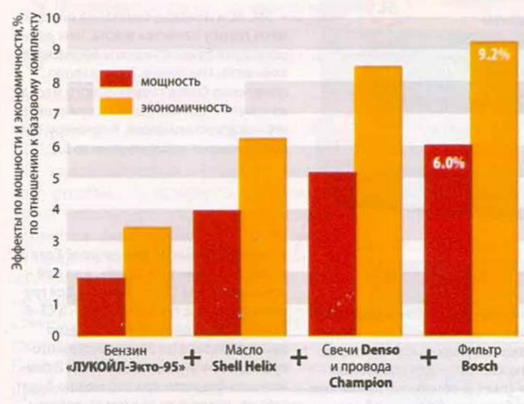
СУММИРУЕМ

Забраться выше 100% нам так и не удалось – извините... Но даже полученные результаты вполне можно назвать если не сенсационными, то, во всяком случае, неожиданными. Установка лучших комплектующих в совокупности с применением лидеров наших тестов топлива и моторных масел позволила выиграть по расходу топлива до 9%, по мощности до 6%, по экологическим показателям до 36%! При этом мы не касались такой статьи расхода, как улучшение зимнего пуска, снижение износов и т. п.

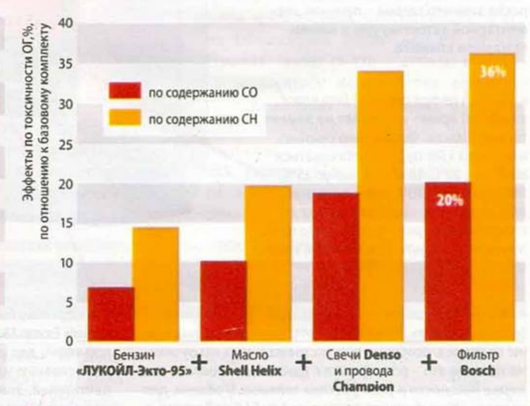
А НАПОСЛЕДОК...

Отвечаем на очевидный вопрос: почему такие замечательные компоненты не идут прямиком на автовазовский конвейер? Более совершенные компоненты, как правило, чуть дороже. Производитель же печется прежде всего о снижении себестоимости продукции, чтобы в конечном итоге удержать розничную цену доступной для покупателей, что, в свою очередь, гарантирует достаточный уровень реализации машин. С позиций массового производства 3 рубля, сэкономленных на стоимости комплектующего изделия, много важнее 5% снижения расхода топлива в эксплуатации. Да и не факт, что те, кто выпускает несколько лучшие узлы и детали, в состоянии бесперебойно и в конвейерных объемах обеспечивать ими автозавод. Вдобавок нужно столько сил и времени на мучительные согласования, что всякая тяга к обновлению пропадает... Зато у нас с вами есть неплохой выбор. **ЗР**

Применение лучших комплектующих изделий и технических жидкостей позволило выиграть по расходу топлива до 8–9%, по мощности до 4–5%, по экологии свыше 30%!



Показатели мощности и расхода топлива улучшались по мере того, как мы все больше и больше радовали мотор. Благодарное существо!



По токсичности отдача еще заметнее. И здесь, как у людей – ты к нему с добром, и он отдаст сторицей.

Масляная шпаргалка

Как самому выбрать моторное масло, если о нем только и знаешь, что оно скользкое? Простейший, и далеко не самый глупый, вариант – посетить фирменный автоцентр, переложив решение вопроса на тамошних спецов. А любителям самостоятельных решений подсказывают Михаил Колодочкин (ЗР) и доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета Александр Шабанов.

Единственный абсолютно надежный советчик – это производитель двигателя; его рекомендации непременно указаны в «букварике» по обслуживанию автомобиля. Там же находим ответ на вопрос: «Сколько вешать в литрах?». Остается купить именно такое количество масла плюс литр-другой на долив – мало ли что… Всегда спокойнее доливать именно то, что было заправлено ранее. Но если «букварика» нет, тогда изучаем шпаргалку.

Удачной покупки и счастливого пути! **ЗР**

- **Какой бренд предпочесть? Если не хотите экспериментировать, то доверьтесь известному. Главное – не покупайте масло на подозрительных развалах.**

- **«Глобальный» вопрос: минералка, полусинтетика или синтетика? Синтетика по всем статьям современнее и, понятное дело, дороже, но при этом синтетический «ЛУКОЙЛ» может быть дешевле раскрученного минерального бренда «с Запада». Для справки: средний срок службы минералки – 5…7 тыс. км пробега, полусинтетики – 8…10 тыс. км, синтетики – 12…15 тыс. км. Цифры более чем условные: если, к примеру, мотор старый, то скиньте с них процентов тридцать. То же относится к авто, которые гоняют с запредельной скоростью. Проблемы с зимним пуском при прочих равных условиях заведомо лучше перепоручить синтетике – у нее выше так называемый индекс вязкости. На канистрах его обычно не указывают. Кстати, замена масла как до, так и после зимнего сезона – признак элементарной автокультуры в нашем нежарком климате.**

- **Первая цифра перед W (это класс вязкости) прямо указывает на зимние таланты масла. Формально считают, что масло 15W будет прокачиваться до минус 20°С, 10W – до минус 25°С, 5W – до минус 30°С, 0W – до минус 35°С. Поэтому с точки зрения отсутствия зимних проблем наиболее предпочтительна синтетика типа 0W, а наименее – минералка 15W.**

- **Чем больше вторая цифра SAE – 20, 30, 40, 50, – тем больше вязкость. Узлы двигателя будут лучше защищены от износа, особенно при экстремальных нагрузках. Но плата за это – рост трения в двигателе, а значит, снижение мощности и рост расхода топлива. В общем, для надежности выбирайте вторую цифру SAE побольше, а для резвости – наоборот, поменьше…**

- **Шпаргалку на все случаи жизни предложила фирма Exxon Mobil – три вида масла. С циферкой «40» – для новых моторов, «50» – со средней степенью износа, «60» – для «пожилых» двигателей. Этот совет, в общем-то, применим к маслам разных брендов. Для непрофессионала он идеален по простоте.**

- **Если масло на нуле, а ехать все же надо? Крамольный намек звучит так: ни одно современное моторное масло сразу и необратимо мотор не запорет. Это относится как к «Жигулям», так и к любому «турбопоршу». Фальсификаты, естественно, не в счет – мы говорим о нормальных продуктах. Но при первой же возможности извинитесь перед мотором и дайте ему то, что ему прописано от рождения.**

- **А нужна ли вообще минералка? Да, когда хочется сэкономить – если, к примеру, катаешься на стареньких «Жигулях», причем только летом на дачу, и наезжаешь в сезон не больше 4-5 тысяч. А еще – при начальной обкатке нового отечественного движка или мотора после капиталки – все равно при этом надо ездить аккуратно, а через тысячу километров масло придется сливать.**

- **SM, SL и похожие сочетания определяют группу качества масла. Чем дальше вторая буква от начала латинского алфавита, тем лучше. Как правило, появление более современного масла автоматически вытесняет с прилавков его предшественников. К примеру, SM всегда можно заливать вместо SJ.**

- **Годится ли масло для дизеля? Если в этих буковках есть дробь, а за ней – сочетание типа CF, то годится. Для грузовых дизелей требуется не CF, а CF-4. Если никаких дробей нет, то масло ориентировано на бензиновые моторы, в дизель его лучше не лить. В ближайшем будущем про это можно будет забыть, поскольку все масла должны стать универсальными.**

BREND
semi-synthetic
5L
SAE10W-40
API SM/CF
RVS Для бензиновых и дизельных двигателей

«Классики» строят глазки

Казалось бы, что можно улучшить в дизайне «пятерок»-«семерок», и, главное, нужно ли? На фирме Pro-Sport сочли, что нужно, – и удивили глазастыми блок-фарами для «жигулей». Проверку новинке учинил Алексей Воробьев-Обухов.

Фары RS-03822 для Lada 2107

Страна происхождения .... не указана
Ориентировочная розничная цена .... 5000 руб.

В каталоге фирмы сказано, что выпускаются эти фары в трех вариантах отделки – хром, черный хром и тонировка. Разъемы для подключения штатных жгутов унифицированы с вазовскими, настроечные винты позволяют регулировать отдельно прожекторы ближнего света и дальнего. Вместе с оранжевым габаритным огнем загораются и колечки вокруг «глазок». Фара разборная, причем разбирается легко, пожалуй, даже слишком. С «правильными» галогенками ближнего света достаточно, а вот дальний и дополнительные фонари не дотягивают до нормативов.

Неплохой дизайн; простота монтажа и регулировки.

Возможны осложнения при техосмотре в ГАИ. Светораспределение не соответствует стандарту. Пользоваться нельзя.

«Ангельские глазки» (Angel eyes) RS-03822 от Pro-Sport выглядят круто, вписываются в штатные места, как родные, а придерутся гаишники на техосмотре – пусть с ними объясняются покупатели. А объясняться придется, поскольку официального одобрения АВТОВАЗа в магазине вам не выдадут – его попросту не существует. Другое дело – что получит водитель, установив модерновые фары? Более того, не потеряет ли? Мы беспристрастно и объективно оценивали свет этих фар в лаборатории НИИ автоэлектроники.

Поначалу в таблице протокола появились красные цифры: хотя стильные глазки никого не ослепляют, они и не настолько ярки, чтобы осветить дорогу нужным образом в нужном месте. Может, причина не в самих фарах, а в галогенках H1 неустановленного происхождения, которыми изготовители оснастили комплект? Что же, вставим лампочки проверенной марки и повторим замеры. Не зря сомневались в лампах – на этот раз цифры в таблице уложились в требования Правил ЕЭК ООН № 112. Вывод: приобретая такой комплект, купите одновременно четыре приличные лампочки, иначе будете ездить в потемках.

С дальним светом дело хуже: какие лампы ни вставляй в прожекторы, все равно вместо положенных 48 лк они выдают не более 31 лк. В который раз подтвердилось: то, что разработано заводом и прошло сертификационные испытания, улучшить редко удается.

Блок-фары, однако, содержат, кроме ближнего и дальнего света, габаритные фонари и поворотники (да еще вокруг «глазок» светятся стильные ободки, прямо как на БМВ). Эти огни тоже должны иметь вполне определенную яркость, хотя в ходе техосмотра ее и не проверяют. Здесь поджидало разочарование: указатели поворота, несмотря на штатную мощность лампы в 21 Вт, светили в десять раз слабее должного, а габаритные фонари вшестеро более тускло, чем требуется. Лампочки ни при чем: причина в свойствах рассеивателя, а его не поменяешь, поскольку не на что. Правда, легко снять – стекло крепится к корпусу фары через прокладку с помощью пружинных зажимов: одно движение отверткой или даже пальцем – и рассеиватель у вас в руках. Удобно. Но что с того? Удобством не воспользуешься, поскольку свойства рассеивателя не поменяешь. **ЗР**

РЕЗУЛЬТАТЫ ФОТОМЕТРИРОВАНИЯ ОПТИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ БЛИЖНЕГО СВЕТА ФАР RS-03822

Точка экрана	Направление измерения	Освещенность, лк		
		требования ЕЭК ООН	с лампой из комплекта	со стандартной лампой
B 50L	34'' вверх – 3°26'' влево	≤ 0,4	0,10	0,12
75R	34'' вниз – 1°09'' вправо	≥ 12	8,28	12,50
75L	34'' вниз – 3°26'' влево	≤ 12	2,18	0,88
50R	52'' вниз – 3°26'' влево	≥ 12	11,70	19,00
50V	52'' вниз – 0° (по центру)	≥ 6	6,68	13,30

BLUETOOTH-ГАРНИТУРА

Ориентировочная цена – 5000 руб.

Компания GN Netcom назвала новинку Jabra STONE «камнем» не случайно. Если вложить собственно гарнитуру в зарядный модуль Charging Stone, все вместе и будет напоминать округлый булыжник или, точнее, пляжную гальку. Совсем мелкую: толщина корпуса гарнитуры – всего 8 мм, а вес – 7 г. В этом «камешке» ее и следует хранить: гарнитура оживает автоматически, как только ее извлекают из зарядного устройства. Несмотря на миниатюрные размеры гаджета, начинка у него самая современная. Все функции включаются легким прикосновением к сенсорной «кнопке», а для регулировки громкости достаточно провести пальцем по поверхности гарнитуры.

Схемотехника тоже на уровне: два микрофона и система шумоподавления Noise Blackout умеют выделить ваш голос во внешних шумах, так что слышимость «на другом конце провода» будет отменная.

Помимо телефонных разговоров, Jabra STONE может воспроизводить и музыку (правда, лишь в одно ухо) с любого устройства, оснащенного интерфейсом Bluetooth с профилем A2DP.

ГАЛОГЕННЫЕ ЛАМПЫ ГОЛОВНОГО СВЕТА

Ориентировочная цена – 500–600 руб.

Разработчики новой серии галогенных ламп Bosch Plus 90 обещают, что светить они будут на 90% ярче стандартных при той же мощности. Последнее крайне важно: действующие стандарты строго ограничивают именно разрешенную мощность ламп головного света, а не их световой поток.

Фирма утверждает, что такой эффект достигается благодаря новой конструкции спирали, ксеноновому наполнению колбы и частичному голубому напылению. Кроме того, новые лампы с серебристым торцом, по мнению создателей, и днем выглядят куда элегантнее обычных, так как создают эффект голубого мерцания, отчетливо видимый сквозь прозрачное стекло современных фар.

Новые лампы выпускают в вариантах H1, H4 и H7, так что подобрать комплект можно практически для любого автомобиля.

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ РАДИАТОРЫ ДЛЯ «ДЭУ-НЕКСИЯ МТ»

Ориентировочная цена – 2400 руб.

Новые радиаторы LRc DWNx94147 питерской фирмы LUZAR подходят как для 8-, так и для 16-клапанного двигателя. Оригинальные радиаторы для этих модификаций отличает наличие или отсутствие отверстия под датчик включения вентилятора охлаждения. На LUZAR же придумали комплектовать изделие термостойкой заглушкой из стеклонаполненного полиамида и резиновой прокладкой. Если мотор 8-клапанный, заглушку можно просто выкрутить и выбросить. Кроме того, на радиаторе есть универсальные места для крепления кожуха вентилятора. Фирма извещает, что отныне на все радиаторы наклеивает новые этикетки (см. фото).

ПОДУШКА-ПЛЕД

Ориентировочная цена – 1400 руб.

Небольшая подушка может пригодиться в автомобиле – сделает удобнее посадку за рулем. И здорово, если она не только красива, но и многофункциональна. Такую предлагает фирма Easepal Enterprises, владеющая модным брендом Ed Hardy. Яркий рисунок на глубоком черном фоне украсит салон авто, а возможность развернуть подушку и превратить ее в теплый плед оценят те, кому приходится в холодную пору подолгу ожидать кого-то в салоне, например супругу, задержавшуюся в гипермаркете.

САМОХОДНЫЙ СНЕГООТБРАСЫВАТЕЛЬ

Ориентировочная цена – 79 000 руб.

Этот агрегат в легковушку не уложишь. Но без него иной раз не выбраться на дорогу, если едешь с дачи и неожиданно повалил снег. Речь о снегоотбрасывателе Husqvarna 1130STE. Лопата, конечно, дешевле, но ведь к ней «прилагается» лишь одна человеческая сила, а тут – целых 11 лошадиных! За один проход машина очистит коридор шириной 76 см, на рукоятках с подогревом руки не мерзнут, темноту разгоняют галогенные фары. Мотор Briggs & Stratton Snow Series MAX 1550 OHV рабочим объемом 342 см^3 заводится стартером. Из чисто автомобильных фишек в новинке отметим механизм блокировки дифференциала... и усилитель рулевого управления, облегчающий маневрирование. Сюда еще бы сиденье – вот тебе и автомобиль.

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ
Ориентировочная цена – 420 руб.

Компания Trialli (Санкт-Петербург) освоила выпуск тормозных колодок PF 971 для передних дисковых тормозов автомобилей ГАЗ-3302 «Газель» и ГАЗ-3110 «Волга» (номер по каталогу 3302-3501080). У новинки многослойная конструкция по FCR-технологии, использован фрикционный материал Т-300 (формула запатентована) – благодаря этому уменьшен износ и предотвращается царапанье диска. Специальный дополнительный слой на опорной пластине гасит вибрации. Колодки экологически чистые – не содержат асбеста и свинца, и вместе с тем они сохраняют эффективность при температурах до 300°С.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СТАНЦИЯ
Ориентировочная цена – 4000 руб.

НПКФ «Ливи-Кар» представила под собственным брендом Uniforce энергетическую станцию PS1100A-C. Благодаря мощному встроенному аккумулятору она поможет пустить двигатель даже там, где нет электросети. Емкость батареи небольшая, зато ток холодной прокрутки достигает 1100 А! Если двигатель автомобиля исправен, он просто обязан завестись. Кроме того, станция содержит компрессор (способный накачать шину за 3 минуты), лампу дневного света мощностью 9 Вт, две стандартные розетки прикуривателя с 12 В на выходе.

УСИЛИТЕЛЬ МОЩНОСТИ
Ориентировочная цена – 50 000 руб.

Усилители Human Reign Unleashed компании Soundstream недешевы, но стоят своих денег. Оцените хотя бы выходную мощность: 500 Вт на канал и 1800 Вт в мостовом включении. Как и положено флагманам линейки, они оснащены множеством устройств: фильтрами инфранизких, низких, средних и высоких частот, системами Hawkins Bass Control, RUBI™, STACT™, защитой Trident™, поканальными регуляторами чувствительности и рядом других.

Усилители адресованы в первую очередь даже не меломанам, а тем, кто собирается поучаствовать в конкурсах по автозвуку. Наверное, чтобы россиянам в подобных конкурсах было труднее побеждать, квоту на поставку устройств в нашу страну сильно ограничили.

МОТОРНОЕ МАСЛО
Ориентировочная цена – 1800 руб. за 5 л

Бельгийская компания Xenum выпустила серию синтетических моторных масел, предназначенных для конкретных марок автомобилей. Они произведены с учетом требований к маслам первой заливки, способствуют снижению расхода топлива, а прочная пленка удерживается в любых режимах работы двигателя. В частности, энергосберегающее масло с эстерами Xenum OEM-LINE Toyota ST 5W-30 приготовлено по технологии lowest SAPS из специально отобранных базовых синтетических масел с добавлением сбалансированного пакета присадок. Оно продлевает жизнь не только сажевому фильтру и нейтрализатору, но и в целом двигателям автомобилей «Тойота» и «Лексус».

САЙЛЕНТ-БЛОКИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ
Ориентировочная цена – 150 руб. за комплект

В Самаре налажен выпуск сайлент-блоков SS20 для амортизаторов передней подвески ВАЗ-2101–2107, «Нива», «Шевроле-Нива». Изделие отличается повышенной энергоемкостью и возможностью наклона оси на угол до 7 градусов. Теперь при смещении рычага на поворотах, а также при торможении и разгоне сайлент-блок не разрушается, при этом уменьшаются нагрузки на проушину амортизатора.

Увеличившийся объем резины улучшил вибро- и шумоизоляцию, а новый химический состав продлил срок службы всего сайлент-блока.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ
Ориентировочная цена – 130 руб.

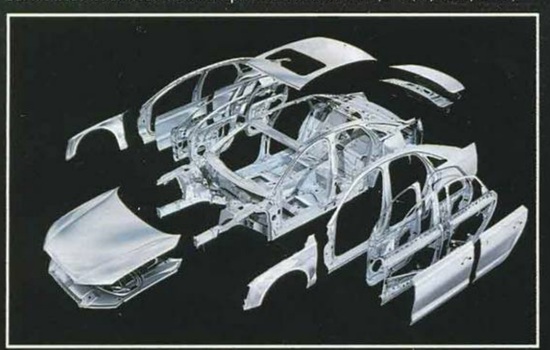
Компания DENSO Aftermarket Sales Russia представляет на нашем рынке новые модели искровых свечей зажигания Twin Tip (TT). Пять новых моделей – K16TT, K20TT, K16HTT, Q16TT и Q20TT – обеспечивают отныне почти полное покрытие потребностей российского автопарка. Теперь можно подобрать подходящую свечу, например, для «Рено-Логан», «Фольксвагена-Гольф» и «Поло», «ФИАТа-Пунто» и «Опеля-Корса», «Шевроле-Ланос» и «Нубира», а также для японских «Ниссана-Микра» и «Тойоты-Ярис».

Свечи зажигания с никелевым центральным и боковым электродами диаметром 1,5 мм дают более мощную искру, улучшают воспламенение смеси, особенно при низких температурах.

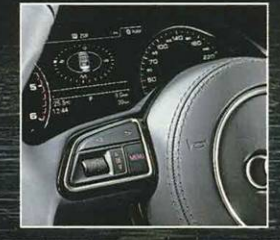
Саммит большой «восьмерки»

Дорогие материалы, сдержанный дизайн, продуманная эргономика – именно таким обязан быть представительский автомобиль. К этому: четырехзонный климат-контроль, кресла с 12 электрическими регулировками и «эмоциональная» подсветка, оттенок которой, в зависимости от настроения водителя, можно менять на желтоватый, снежно-белый или красный.

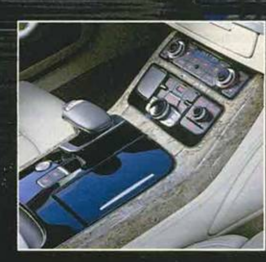
Пятнадцать лет назад мир впервые увидел алюминиевый кузов ASF (Audi Space Frame). Теперь он стал жестче на 25%, при этом благодаря использованию новых композитных материалов полегчал на 6,5 кг (ЗР, 2009, № 11).



Настроить многочисленные параметры машины поможет 8-дюймовый дисплей системы MMI на центральной консоли, а на ходу удобнее смотреть на многофункциональный 7-дюймовый экран, вживленный между дисками приборов.

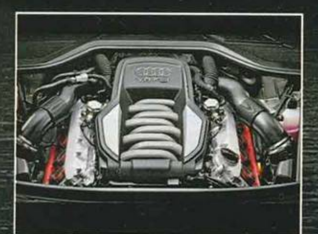


Рычаг селектора напоминает рукоятку дорогой трости. Удобно ли будет им пользоваться? А вот фирменный интерфейс MMI серьезно упростили – теперь рядом с привычным джойстиком расположилась сенсорная панель. Название искомой улицы можно набрать пальцем – без крутилок и кнопок.

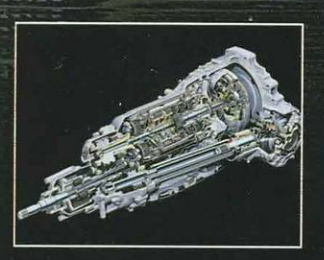


Создавать и продавать автомобили люкс-класса совсем не просто! Ведь привередливого клиента с большими деньгами банальным соотношением цена/качество не привлечешь. Да и конкуренты-автопроизводители не дремлют, поэтому автомобилю-новичку, желающему отвоевать место под солнцем, надо готовиться к схватке. Каков арсенал нового «Ауди-А8», выяснял Денис Арутюнян.

Электрические регулировки, массаж и вентиляция, индивидуальный пульт настройки климата, мультимедийный экран – есть все, чтобы пассажир заднего дивана чувствовал себя в своей тарелке.

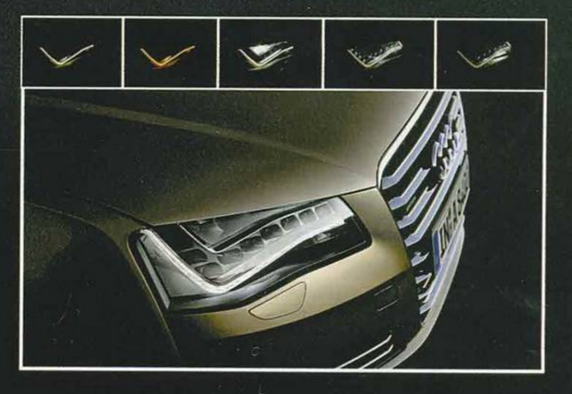


Пока для А8 подготовили только два 8-цилиндровых двигателя: бензиновый 4,2 FSI мощностью 372 л.с. и 350-сильный дизельный 4,2 TDI. Вскоре прибавится 3-литровая дизельная «шестерка» мощностью 250 л.с.



Инженеры обещают, что благодаря 8-ступенчатой автоматической коробке передач, разработанной совместно с компанией ZF, «Ауди-А8» станет расходовать почти на 6% меньше топлива.

В зависимости от дорожных условий светодиодные фары А8 будут светить так, чтобы обеспечить максимальный комфорт и безопасность. Но и о красоте не стоит забывать!



Они идут

Новая модель, смена поколений, рестайлинг... Какие еще сюрпризы преподнесут производители? В автомобильное будущее этого года заглянули Максим Сачков и Дмитрий Федоров.

Легендарное имя «Джульетта», звучавшее в прошлом веке, возрождает **«Альфа-Ромео»**. Так окрестили модель, пришедшую на смену 147-й. Новинка дебютирует в марте на Женевском салоне, а сразу после его окончания начнутся продажи. Топовая версия Quadrifoglio Verde с 235-сильным мотором появится спустя пару месяцев.

«Астон-Мартин» весной выпустит на рынок пятидверный спорткар «Рапид», представленный впервые как концепт в 2006 году на автосалоне в Детройте. Новинка построена на платформе купе DB9 и вооружена 6-литровым 476-сильным двигателем. В этом году фирма выступит в новом, непривычном для нее классе... супермини. Автомобильчик «Сайнет» сделан на базе «Тойоты-iQ», а «лицом» напоминает V12 Vantage. Кстати, легкий макияж планируют сделать и купе V8 Vantage.

«Ауди» заткнет за пояс многих конкурентов по числу громких новинок. Самая весомая во всех смыслах – представительский седан A8 (см. материал в этом номере), который будет в России уже в апреле. Следом появится «R8 Спайдер» с мягким верхом. А во втором полугодии наступит черед самых маленьких: сначала выйдет в свет сверхкомпактный «Ауди-A1» с трехдверным кузовом, позже – его пятидверная версия. Еще одна яркая премьера – большое купе A7, построенное на платформе «шестерки». На фоне этих событий рестайлинг модели TT может пройти незаметно.

БМВ готов поспорить с «Ауди» по количеству премьер. Первой счет откроет новая 5-я серия: весной появится седан, а во втором полугодии – Touring. Не менее значимое событие состоится в конце года, когда сменится поколение вседорожников X3. Рестайлинг переживет и его старший брат – X5. Модели X6 Hybrid и ActiveHybrid 7 (см. материал в этом номере) станут первыми товарными гибридами баварского концерна.

«Бентли» отметился на прошедшем салоне во Франкфурте громкой премьерой. Роскошный седан «Малсанн» в этом году придет на смену модели «Арнаж», которая более 10 лет сходила с конвейера завода в Крю. В частных гаражах автомобильный шедевр поселится ближе ко второй половине 2010-го.

Долгожданная замена 147-й «Альфы». «Джульетта» подросла во всех измерениях и обзавелась новыми двигателями.

Смелый ход фирмы «Астон-Мартин». «Сайнет» – первая попытка создать шикарный автомобиль в самом маленьком классе.

Под капотами нового поколения БМВ 5-й серии помимо бензиновых и дизельных двигателей появятся и гибридные силовые установки.

«Вольво» в начале года предложит российским клиентам обновленные версии хэтчбека С30 и купе-кабриолета С70. Гамма компактных кроссоверов ХС60 пополнится упрощенной переднеприводной (что не типично для шведов) модификацией. Для нее зарезервирован новый 2,4-литровый дизель мощностью 175 сил. Летом состоится официальная презентация второго поколения седана S60. Начало продаж – август-сентябрь. А осенью подоспеет универсал V60.

«Джип» продает новый «Гранд Чероки» на исторической родине с прошлого года, а в середине 2010-го вседорожник увидят европейские и российские покупатели. Революционных изменений в машине хоть отбавляй – взять хотя бы то, что четвертое поколение «грандов» построено на платформе «Мерседес-Бенц ML».

«Инфинити» выпустит абсолютно новый седан серии М. В России люксовый автомобиль появится осенью. Теплое время года должна застать и открытая версия более компактной модели G – предположительно в середине или конце лета.

КИА в первом полугодии планирует привезти в Россию обновленный бестселлер «Сид». Чуть позже на рынок придет «Церато» с кузовом купе (ЗР, 2009, № 12). А к осени вслед за своим братом по платформе вседорожником «Хёндай-i35» в автосалонах появится новый «Спортидж». Компактный вэн «Венга» к нам поставлять пока не будут, а в европейских странах он должен уже с весны начать борьбу за покупателя.

«Ламборгини» планирует выпустить ограниченную партию «Галлардо» с заднеприводной компоновкой и облегченным кузовом. Счастливые обладатели получат этот ценный подарок в начале второго полугодия.

«Ленд-Ровер» разродится абсолютно новой моделью ближе к кон-

«Вольво-S60» следующего поколения станет первым в мире автомобилем, способным самостоятельно тормозить при опасности наезда на пешехода.

цу года. Машина с пока условным индексом LRX станет самым маленьким вседорожником британской марки, заняв ступеньку ниже нынешнего «Фрилендера». Старта продаж не ждите раньше 2011 года.

«Лексус» приготовил сразу две интересные новинки. В феврале на российском рынке дебютирует среднеразмерный вседорожник GX 460. Модель создана на базе последнего поколения «Тойоты-Ленд

Представленный в начале 2008 года трехдверный концепт-кар «Ленд-Ровер LRX» дает примерное представление об облике самого маленького автомобиля британской марки.

Концептуальный «Спортбек», показанный чуть больше года назад, к этой осени преобразится в серийное купе с индексом A7.

Крузер Прадо» и оснащается 4,6-литровым двигателем V8. Ранее модели GX в Россию официально не поставляли. Кроме того, уже можно заказать уникальный суперкар LFA – купе с 4,8-литровым мотором V10 выпустят эксклюзивной серией в 500 экземпляров. Первые готовые машины уйдут к клиентам в декабре 2010 года.

«Мазда» весной представит в России обновленные версии семейной «шестерки» и кроссовера CX-7 (ЗР, 2009, № 12). Летом двухлитровая версия родстера MX-5 обретет долгожданный автомат. Осенью ожидаем дебют второго поколения компактвэна «Мазда-5».

«Мазерати» приступает к производству открытой версии суперкара «Гран Туризмо S» – модели «Гран Кабрио». Автомобиль оснастят самым мощным из моторной гаммы итальянской фирмы 440-сильным двигателем. До дилерских салонов новинка доберется в марте.

«Мерседес-Бенц» открывает год кабриолетом E-класса (см. материал в этом номере) и новым поколением минивэна R. В марте начнется реализация суперкара SLS AMG. Примерно в это же время появится рестайлинговая версия C-класса. Летом произойдет переименование двухдверной модели CL – она получит обозначение «S Купе». Наиболее примечательная новинка осенней выставки в Париже – второе поколение четырехдверного купе CLS.

МИНИ дополнит модельный ряд первым в своей истории кроссовером. Полноприводная машина станет самым большим МИНИ (ее длина перевалит за 4 метра) и предстанет перед публикой в сентябре.

Компактный кроссовер «Мицубиси-RVR» продают на японском рынке с января. В Европе он появится в середине года с небольшими изменениями и под другим именем.

«Мицубиси» в начале года модернизирует «Аутлендер». Помимо слегка измененной внешности, он получит новый 2-литровый двигатель. Но самая интересная премьера состоится в середине года – тогда покажут евроверсию компактного кроссовера, созданного на платформе «Лансера».

«Ниссан» в начале марта предложит клиентам открытый вариант спорткара 370Z. Весной в Европе и России начнутся продажи обновленного кроссовера «Кашкай». Ближе к концу года ожидается премьера в малом классе. Долгожительницу «Микру» наконец-то сменит абсолютно новая модель.

«Опель» весной запустит следующее поколение микровэна «Мерива». Чуть раньше хэтчбек «Корса» пройдет процедуру рестайлинга. Осенью дебютируют «Астра» с кузовом универсал и модернизированный кроссовер «Антара».

«Пежо» в течение второго квартала представит в России кроссовер 3008 и купе RCZ. Дебют в нашей стране компакт-вэна 5008 отложен на более поздний срок – до 2011 года. Парижский автосалон ознаменуется премьерой седана модели 408, который заменит хорошо послуживший «Пежо-407». Кроме того, осенью на европейском рынке начнутся продажи компактного электромобиля «Ион», созданного на базе японской машины «Мицубиси i-MiEV».

Модернизированный «Ниссан-Кашкай» отличается более динамичным оформлением передней части, менее ортодоксальной панелью приборов и улучшенной шумоизоляцией.

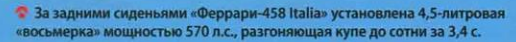
«Порше» отметит начало 2010 года рыночной премьерой ряда спецмоделей: «911 Спорт Классик», 911 GT3 RS, «Бокстер Спайдер». На Женевском автосалоне покажут самую мощную модель семейства 911-х – «Турбо S». А на излете года дебютирует облегченная турбоверсия GT2. Самая главная новость года от «Порше» – премьера вседорожника «Кайен» второго поколения, также намеченная на весну. Вначале на свет появятся версии с бензиновыми двигателями, чуть позже дебютирует гибридная модификация, а также дизельный «Кайен».

«Рено» в первом полугодии представит на европейском рынке два новых купе-кабриолета – на базе последних поколений «Твинго» и «Мегана». В апреле-мае начнут продавать седан компактного класса «Флюэнс» (см. ЗР, 2010, № 1) – он заменит четырехдверный «Меган». Тогда же в Европе появится первый кроссовер «Дачия», получивший имя «Дастер». Но до России эта модель дойдет лишь к 2011 году, когда ее начнут собирать на «Автофрамосе» под маркой «Рено». А в феврале 2010-го на конвейер московского завода встанет обновленный «Логан», чуть позже – хэтчбек «Сандеро».

«Роллс-Ройс» на минувшем Франкфуртском автосалоне впервые за долгие годы представил абсолютно новую машину. Модель «Гост», более компактная по сравнению с величественным «Фантомом», поступила к официальным дилерам британской марки в январе.

«Лексус-GX 460» построен на базе последнего «Ленд Крузера Прадо», но его оснащают дефорсированным мотором от представительского седана LS 460.

Прототип «СЕАТ-Ибица» с кузовом универсал впервые был показан на прошлогоднем Франкфуртском автосалоне.


За задними сиденьями «Феррари-458 Italia» установлена 4,5-литровая «восьмерка» мощностью 570 л.с., разгоняющая купе до сотни за 3,4 с.

По сравнению с пятиместным «Фордом C-MAX», у модели «Гранд» два дополнительных сиденья и сдвижные (а не распашные) боковые двери.

СЕАТ обогатит семейство небольших хэтчбеков «Ибица» кузовом универсал. Премьера намечена на конец весны. Осенью произойдет смена поколений давно устаревшего минивэна «Альгамбра». Эта модель обретет сдвижные задние двери и попрежнему будет широко унифицирована с «Фольксвагеном-Шаран».

«**Ситроен**» подготовил конкурента немецко-британскому МИНИ – стильный DS3. Основоположник нового семейства, он должен появиться с первыми весенними цветами. А с ним и более демократичный C3, который принимает эстафету у предшественника, разошедшегося тиражом более 2 млн. экземпляров. В конце года ожидаем выход на российский рынок нового хэтчбека модели C4. Одновременно пройдет рестайлинг минивэна C4 Picasso. В Европе появится электрокар, близнец электромобиля «Мицубиси i-MiEV».

«**Сузуки**» в наступившем году порадует европейских клиентов всего одной значительной премьерой. Совершенно новое поколение хэтчбека «Свифт» увидит свет осенью.

«**Тойота**» открывает новый год в России началом продаж «Ленд Крузера Прадо» следующего поколения. А у европейских дилеров в первые месяцы осени появится гибридная версия хэтчбека «Аурис», которая в техническом плане напоминает «Приус».

«**Феррари**» пополнит конюшни состоятельных людей новым жеребцом – в начале весны «458 Italia» сменит предшественника F430. А вот ее открытый вариант «Спайдер», чей премьерный показ был намечен на будущий Женевский автосалон, задерживается – точные сроки пока не называют.

ФИАТ обновит семейно-грузовую модель «Добло». До России этот «каблучок» если и доберется, то не раньше осени, а в Европе появится в разных вариантах в начале года. Ближе к весне в отечественных салонах засветится еще одна новинка, которая уже продается в европейских странах: «Гранде Пунто» с посвежевшей внешностью и модернизированными моторами – его назвали «Пунто Эво» (ЗР, 2010, № 1). После Женевского автосалона ожидаем обновленную «Панду».

«**Фольксваген**» в январе представит на европейском рынке топ-версию спортивного купе – «Сирокко R». Весна ознаменуется дебютом совершенно нового поколения вседорожника «Туарег», чьи поставки в Россию намечены на четвертый квартал. Одновременно с традиционными вариантами к нам, возможно, пойдет и гибридная версия полноприводника. В конце лета – начале осени на калужском заводе начнут собирать «Поло» с кузовом седан. А на исходе года следует ждать премьеры следующего поколения седанов и универсалов «Пассат», а также новый минивэн «Шаран».

«**Форд**» к лету выпустит C-MAX второго поколения. Компактвэн предложат как в пяти-, так и в семиместном ис-

«Порше-Бокстер Спайдер» – пример предельного облегчения известной модели. Салон без кондиционера и «музыки», вместо тента с электроприводом – примитивный матерчатый полог.

«Хёндай-ix35», подобно предшественнику «Туссану», будут оснащать как полно-, так и переднеприводной трансмиссией.

полнении, причем только последний вариант намерены поставлять в Россию. Рестайлинг предстоит минивэну «Галакси» и представителю среднего класса «Мондео». Новый «Фокус» с кузовом седан показали в Детройте, хэтчбек засветится на Женевском автосалоне. Европейские продажи стартуют в конце года, а в начале следующего новинка появится и у нас.

«Хёндай» встречает начало года с обновленным «Санта-Фе». Обещают, что в Европе вседорожник 2010 модельного года подешевеет. Посмотрим, распространится ли это правило на Россию. Паркетник ix35, идущий на смену «Туссану», увидит свет весной. А ближе к зиме корейцы готовят еще один подарок – компактный минивэн. Рискнем предположить, что речь идет о преемнике популярного «Матрикса».

«Хонда» ближе к середине года начнет продавать на европейском рынке купе CRZ – уникальный в своем роде спорткар с гибридной силовой установкой.

«Шевроле» подготовил замену самой маленькой модели. Новый «Спарк» придет на смену предшественнику уже весной. В конце года обещают рестайлинг вседорожника «Каптива». Почти одновременно появится новый компактвэн «Орландо», разработанный на платформе «Круза».

«Шкода» на Женевском автосалоне впервые покажет рестайлинговые версии хэтчбека «Фабия» и компактвэна «Румстер». У российских дилеров обновленные машины появятся в мае. Тогда же начнутся продажи большого универсала «Суперб Комби».

«Ягуар», как настоящий британец, не разменивается по мелочам. Пока нам известно лишь об одной премьере, зато какой! На новый флагман модельного ряда XJ уже принимают заказы, причем не только в Европе, но и в России. **ЗР**

На «Ягуаре-XJ» как опцию предлагают многофункциональный экран с эффектом раздельного просмотра. Водитель следует указаниям навигации, а передний пассажир на том же дисплее смотрит кино.

А во лбу звезда горит

Украшающая капот или облицовку радиатора эмблема – не просто символ, по которому определяют марку автомобиля. Как правило, в фирменном знаке заключен скрытый смысл. Расшифровать его взялся Дмитрий Федоров.

Едва отпочковавшись от конных экипажей, самобеглые коляски стали быстро совершенствоваться, уже к началу XX века в мире появились сотни автомобильных компаний и марок. Возникла необходимость их идентифицировать. Тем более что на заре автомобилестроения машины внешне мало чем отличались одна от другой.

Вначале принадлежность автомобиля к той или иной фирме обозначала именная табличка, приклепанная к раме или кузову. Похожим образом маркировали все промышленные изделия – от паровозов до станков. Однако вскоре стало ясно, что автомобиль – продукт иного рода: придает владельцу некий статус, который отождествляется с маркой. Поэтому каждая компания пыталась создать оригинальный символ, позволяющий мигом выделить ее машины. Так родилась культура автомобильных эмблем.

Поначалу многие фирмы обходились названиями, размещенными на радиаторе. Отдельные проявления этой прямолинейной манеры встречаются и сейчас: к примеру, знаменитый голубой овал «Форда» или возрожденная в последние годы историческая эмблема ФИАТа. Хотя с точки зрения маркетинга хуже варианта не придумаешь. Ведь в эмблемах-надписях нет идеи, то бишь креатива, это клеймо откровенно массового товара. Недаром, когда японские и корейские фирмы решили уйти от имиджа производителей ширпотреба, они первым делом убрали со своих машин надписи и заменили их символами.

Долго бытовало мнение, что массовому продукту вычурная эмблема ни к чему. Так до сих пор считают «Форд» и ФИАТ.

Эти товарные знаки знает весь мир: «Мерседес-Бенц» и «Роллс-Ройс».

Mercedes-Benz

ОТЦЫ-ОСНОВАТЕЛИ

Не будем рассказывать о происхождении торговых знаков давно забытых фирм – ограничимся хорошо известными символами автомобилей нашего времени. За каждым обязательно скрывается любопытная история.

Кто не знает легендарную трехконечную звезду, заключенную в круг, – символ старейшей в мире марки «Мерседес-Бенц»! Хотя старейшей ее можно назвать условно: она образовалась после слияния в 1926 году фирмы «Даймлер», выпускавшей машины марки «Мерседес», и предприятия «Бенц». У истоков союза стояли изобретатели автомобиля – Готлиб Даймлер и Карл Бенц. Первый был ярым пропагандистом двигателей внутреннего сгорания собственного производства и применял их где только удавалось: в автомобилях, лодках, дирижаблях. Отсюда и трехконечная звезда, символ единения трех стихий – земли, воды и воздуха. Правда, на машинах она появилась только в 1909 году, спустя девять лет после смерти Даймлера.

При слиянии двух фирм эмблемы объединили – так звезда «Мерседеса» вписалась в круг с лавровым венком компании «Бенц». Этот знак и по сей день венчает капоты легковых машин фирмы, а его упрощенный вариант, сочетание обычного круга со звездой, стал символом всего автомобильного отделения концерна.

Еще одна реликвия мирового автопрома – практически не изменившаяся за столетие эмблема «Роллс-Ройса». Две буквы *R* в ее центре – инициалы основателей фирмы: предпринимателя и авиатора Чарльза Роллса и конструктора Генри Ройса.

Отредактировали эту художественную миниатюру единственный раз, в 1933-м: красный цвет надписей заменили черным. Но, вопреки распространенному мнению, не в знак траура по скончавшемуся в том же году Ройсу. Просто излишне яркий цвет эмблемы раздражал клиентов, заказывавших строгий черный кузов.

СОШЕДШИЕ С НЕБЕС

Жизненные пути двух детищ XX века – автомобиля и аэроплана – часто пересекались. Так, по окончании Первой мировой войны вышли в свет по меньшей мере две знаменитые автомобильные марки, в чьих эмблемах нашла отражение тема авиации.

По условиям Версальского мира побежденная Германия впредь не имела права производить самолеты и детали

Авиационные корни – у немецкого БМВ и английского «Бентли». Нечаянный последователь своего земляка – «британец» «Астон-Мартин».

«Феррари» и «Порше» издавна борются и за покупателей, и за места на спортивных подиумах. Но их роднит силуэт жеребца на эмблеме.

к ним. Поэтому компании БМВ, производившей авиамоторы, пришлось сменить ассортиментный профиль. Вначале собирали мотоциклы, а затем, после покупки фирмы «Дикси», выпускавшей малолитражки «Остин» по английской лицензии, – и автомобили. Голубые и белые сегменты в эмблеме БМВ – это небо, просвечивающее через вращающийся пропеллер. Так баварская компания увековечила в фирменном знаке свои авиационные корни. Кроме того, голубой и белый – цвета флага Баварии, где располагается штаб-квартира БМВ.

Крылья, обрамляющие букву *B*, символизируют авиационное прошлое основателя другой известной фирмы – Уолтера Оуэна Бентли. Он прославился в годы войны разработкой удачных авиационных моторов радиальной компоновки с алюминиевыми поршнями. А после организовал компанию, строившую роскошные и непобедимые гоночные автомобили.

Символ с изображением крыльев использует и другой английский производитель элитных машин – «Астон-Мартин». Многие исследователи сходятся во мнении, что появившаяся в 1927 году его эмблема скопирована с фирменного знака «Бентли». Доля истины в этом есть: к тому моменту репутация детища Уолтера Бентли была несокрушима, чего не скажешь о постоянно терявшем деньги и владельцев «Астоне».

ИЗ-ПОД ТОПОТА КОПЫТ

Прямые авиационные корни и у эмблемы итальянской «Феррари». Вздыбившегося черного жеребца избрал своим талисманом итальянский воздушный ас Франческо Баракка по прозвищу Небесный Кавалерист, погибший в 1918 году. Спустя пять лет мать отважного летчика попросила тогда еще малоизвестного гонщика Энцо Феррари, выступавшего за команду «Альфа-Ромео», воспользоваться талисманом ее сына. Она предсказывала, что конь, нарисованный на бортах автомобиля, принесет удачу. Энцо адаптировал талисман Баракки к символике «Скудерии Феррари» только в 1932 году, предварительно его творчески переосмыслив. В ходе переработки оригинальная красная масть жеребца была замене-

на черной. Впрочем, здесь Энцо не был оригинален – точно так же поступили в свое время однополчане Баракки, нарисовав на аэропланах черных коней – в знак траура по погибшему товарищу. Энцо отказался и от белого фона, символизирующего облака, в пользу желтого – цвета его родного города Модена. Так и появилась знаменитая эмблема «Скудерии Феррари». Правда, тогда она выступала в роли заводской команды «Альфа-Ромео», а первые автомобили под собственным именем Энцо стал строить только после Второй мировой.

Заклятый соперник и конкурент итальянских машин – немецкий «Порше» также демонстрирует на эмблеме норовистого жеребца черной масти. В символику германских спорткаров он попал совершенно иначе. Поршевский знак – не что иное, как символ исторической области Вюртемберг с вписанным в его центр гербом Штутгарта, родового гнезда компании. А жеребец находился в символике города с незапамятных времен. Ведь его название произошло от устаревшего Stutengarten, аналога сегодняшнего Gestüt – «конный завод» по-немецки. В стародавние времена эти места славились традициями разведения лошадей. Интересно, что у немецкого слова Gestüt и итальянского scuderia (конюшня) смысл почти одинаковый.

СРИСОВАНЫ С МИФОВ

Исторические символы географических областей, откуда родом производители автомобилей, издавна переносились на фирменные эмблемы. Наиболее древний пример среди сохранившихся до нынешних дней – лев на облицовке радиатора «Пежо», взятый с герба региона Франш-Комте. Французская компания использует этот товарный знак еще с середины XIX века, когда предприятие семьи Пежо выпускало различные металлоизделия – от ножевых пил до колец под кринолины. Причем первый вариант эмблемы, на котором лев опирается четырьмя лапами на стрелу, можно увидеть и сегодня на бытовых мельницах для кофе, перца и соли, несущих марку «Пежо».

Грифон, мифическое животное с головой орла и туловищем льва, на эмблему марки «Воксхолл» попал прямиком с геральдического щита нормандского наемника сэра Фалька де Брео, служившего в XIII веке английскому королю Джону, младшему

Лев или мифический грифон вовсе не символизируют мощь автомобилей «Пежо», СААБ или «Воксхолл» – они попросту заимствованы из геральдики родных краев. Обратите внимание: эмблемы «Воксхолла» и «Опеля» исполнены в едином стиле.

брату более широко известного Ричарда I. За верную и прилежную службу вояку удостоили рыцарского звания, наделили соответствующим гербом, а также поместьем в местечке Лутон, что к северу от Лондона. Позже, удачно женившись, он заимел также земли к югу от столицы, где построил замок Фалькхолл, который со временем трансформировался в Воксхолл и дал имя местности. Здесь и появилась в 1857 году одноименная компания, поначалу производившая паровые машины. Построив в 1903 году первый автомобиль, «Воксхолл» вскоре переехала в Лутон – на исконную родину эмблемы. Любопытно, что поначалу она была прямоугольной. Но в 80-е годы прошлого века, после унификации модельного ряда английской фирмы с «Опелем» (обе компании входят в «Дженерал моторс»), грифона вписали в окружность, чтобы он не конфликтовал с базовым немецким дизайном, который предусматривал круглую эмблему, перечеркнутую зигзагом молнии.

В символике «Опеля» она сверкнула лишь в 1964 году. Раньше, начиная с 1937-го, на ее месте красовался вписанный в букву *О* (именно в заглавную букву названия фирмы, а не в круг) стилизованный силуэт дирижабля. По злой иронии судьбы в том же году произошла катастрофа цеппелина «Гинденбург», перечеркнувшая дальнейшую карьеру воздушных исполинов. Тем не менее устаревший во всех смыслах дирижабль оставался талисманом немецкой автофирмы вплоть до 60-х годов. А зигзаг молнии идеально подошел для ребрендинга. Он прекрасно смотрелся в окружности и символизировал стремительность. Изображению вторило название популярного грузовика фирмы – «Опель-Блиц» (нем. Blitz – молния).

Нельзя не вспомнить, что грифон помещен на эмблему еще одного сателлита (уже бывшего) американского концерна – шведского СААБа. Правда, мифическое существо досталось компании по наследству от прошлого «брака» с производителем грузовиков «Скания»: грифон, символ шведской провинции Скания, был взят на вооружение одноименной фирмой еще в начале XX века.

В геральдическом зале автоконцернов есть и другие, не менее интересные автомобильные эмблемы, заслужившие рассказ о себе. Вернемся к ним в ближайших номерах. ЗР

Сливай бензин

«Чистые» автомобили – вектор в современном автомобилестроении. Компания «Хёндай» разработала несколько вариантов конструкций и технологий, созданных под лозунгом «Не навреди!». Зачем несколько и какие лучше – исследовал Вячеслав Субботин. Фото «Хёндай».

Жарковато становится на планете – грядет глобальное потепление, из-за токсичного содержимого автомобильных выхлопов в иных городах нечем дышать. Ко всему еще неприятность – цены на топливо даже в кризис если и снижаются, то както незаметно. Так – по всему миру, и по всему миру ждут экономичные авто, из глушителей которых пахло бы фиалками. Однако на разных континентах и в разных странах предпочтения не во всем совпадают.

АГРЕГАТ НА ПОСТНОМ МАСЛЕ

В Бразилии, где корейская корпорация пытается освоиться основательно, во все больших масштабах используют биотопливо либо его смесь с бензином. Вот почему дорогие гибридные (электро-бензиновые) машины здесь не в ходу. Зачем, если и в том и в другом случае эффект примерно одинаковый! Приходится адаптироваться к условиям, и для этого региона «Хёндай» разработал силовые установки, работающие на растительном масле и спирте.

В Европе же и сегодня, и в ближайшее время уровень выбросов собираются снижать за счет использования экономичных дизелей. Как ни парадоксально, просвещенные европейцы до гибридов не дозрели. Поэтому «Хёндай» для старушки Европы строит сверхэкономичные дизельные моторы различного объема и мощности, но все с достойными показателями по выбросам CO_2.

Автомобилистам США воспринимать дизель на легковушках мешает менталитет – вот они как раз лояльны к гибридам. Таких у корейской компании несколько вариантов – от «почти бензиновых» с маленькими аккумулятором и электромотором до «почти электрических», объединенных в линейку Blue Drive. Гибридная «Соната» (ЗР, 2009, № 12), массовый выпуск которой намечен на 2010 год, как раз из этого ряда. Лучший в линейке – концепт Blue-Will, агрегат с расходом 2,2 л топлива на 100 км и запасом хода более 1000 км. У другого прототипа, ix-Metro, также хорошие показатели: с 3-цилиндровым ДВС и небольшим электромотором он расходует всего 3,3 л, в выхлопе не больше 80 г/км CO_2. По мнению специалистов, ix-Metro смелый проект: раскусит ли покупатель все прелести машины? Но приходится рисковать, иначе не прорваться в новый сегмент. В Европе снизился интерес к популярным машинам типа SUV, в кризис особенно, но возрос к сегменту «В минус»; ix-Metro попадает в него как нельзя лучше. В 2012 году, уверен, мы познакомимся с уже серийным экземпляром.

Blue-Will, «Голубая Энергия», – супергибрид. ДВС – 1,6 л, 152 л.с. Электромотор в 100 кВт, его питают литий-ионные полимерные (!) аккумуляторы, энергия солнца (прозрачная крыша – новый вид солнечных батарей) и генератор, преобразующий тепло выхлопных газов в электроэнергию.

ОТ УГЛЕРОДОВ ПОДАЛЬШЕ

Само собой, электромобили манят – это наиболее перспективное направление для «чистых» машин «Хёндай». Однако возникают препятствия, которые пока не перепрыгнуть. Для «электрокофемолок» нет компактных емких батарей. Но это не повод для простоя, и уже в следующем году «Хёндай», заручившись поддержкой правительства своей страны, соберет 500 электромобилей и пустит их в опытную эксплуатацию. На этой партии компания собирается отработать все, что связано с подзарядкой, хранением, передвижением машин в городе и за его пределами.

Впрочем, совсем недавно компания уже продемонстрировала готовый электрический сити-кар i10 Electric, который, надо заметить, можно будет купить не только в Южной Корее. Максималка – 130 км/ч, мощность – 70 л.с., до сотни разгоняется за 15 с, запас хода машины – 160 км. Но если у владельца более дальние маршруты? За 15 минут батарею можно зарядить на 85%, а до полной зарядки потребуется всего 5 часов.

Большинству автомобилистов, конечно, нужен универсальный транспорт – и в городе, и за его пределами, и для дальних путешествий. Такая машина при достигнутом уровне развития техники может быть только с собственным источником энергии – двигателем внутреннего сгорания.

СТРОИТЬ ВЕРФИ НЕ БУДЕМ

Гибриды, электромобили... Как ни крути, это перспектива завтрашнего дня, а кататься хочется здесь и сейчас. Для россиян «здесь» означает «везде». «Хёндай» на этот случай приготовил замену трудяге «Туссану» – совсем новый ix35 (см. также публикацию на с. 117). За пять лет предшественник славно потрудился и завоевал уважение своей надежностью, функциональностью, удобством. Модель ix35 продолжает традиции. Похорошел кроссовер: с виду не огромный – стремительный, внутри просторный, мотор мощный. Авто на все случаи жизни. В нем все новое – и кузов, и подвеска, а также весьма экологичный силовой агрегат. В атмосферу 2-литровый 163-сильный бензиновый мотор (с моментом 20 кгс·м) будет выбрасывать не более 178 г/км CO_2. Под стать ему того же объема 184-сильный (с 40 кгс·м) дизель: 158 г/км CO_2.

Словом, «Хёндай» в меру сил пытается снизить риск глобального потепления и вселенского потопа. И не торопится переквалифицироваться в строителя катеров и яхт. У компании с ее программой совершенствования техники велики шансы завоевать еще больше поклонников своих автомобилей. ЗР

E-Trike – перспектива. Легкий, воздушный, конечно электрический, он органично впишется в плотные потоки городов следующих десятилетий.

ix-Metro – городская машина класса «В-минус». В Metro-гибриде литровый наддувный 125-сильный мотор и 5-киловаттный стартер-генератор.

i10 – полностью электрическое серийное авто. В Европе есть зоны, в которые пускают только такие машины. i10 Electro уже с пропуском.

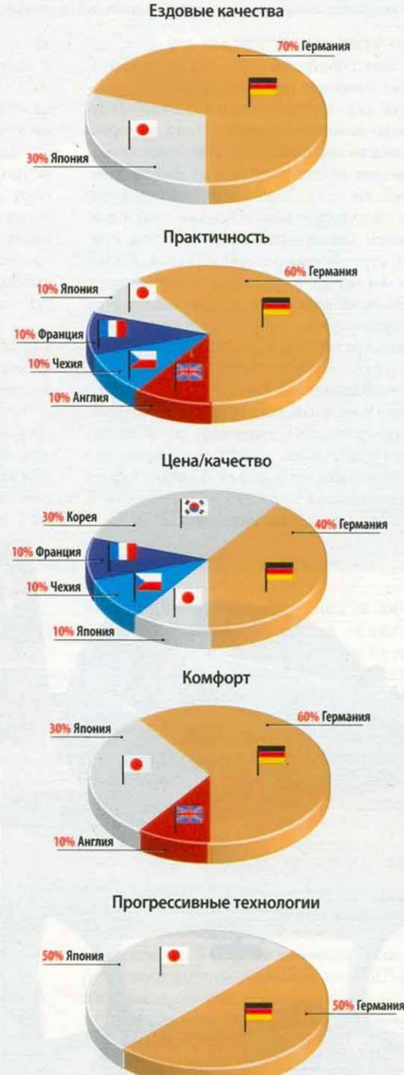
Без проигравших

Гран-при «За рулем» – это не просто конкурс, определяющий лучшие автомобили российского рынка, дебютировавшие в прошедшем году. Цель нашего состязания более глубокая. Полученные в ходе голосования результаты – основа для серьезного анализа потребительских предпочтений. Что нравится, а что не устраивает в представленных автомобилях, как та или иная модель выглядит на фоне конкурентов. Предлагаем обзор основных тенденций рынка, построенный на результатах последнего Гран-при.

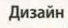
МАТЧ ГЕРМАНИЯ – ЯПОНИЯ

Итак, в Гран-при участвовало 43 автомобиля. Из них 15 – немецкого происхождения, 13 японских, семь из Республики Корея, четыре французские модели, два «англичанина» и по одной машине из Испании и Чехии. Конечно, в этом разделении есть определенная условность. Ведь, к примеру, испанский СЕАТ и чешская «Шкода» – подразделения немецкого концерна «Фольксваген», а «Фиеста» – продукт глобального концерна «Форд», деятельность которого не ограничивается только Америкой или Германией. Тем не менее по сложившейся традиции все же станем считать «Фиесту» немецким автомобилем (основная работа над компактными «фордами» ведется в Германии), а «Шевроле-Круз» – корейским. Последний, хотя и несет американскую марку, – типичное детище корейского автопрома. И еще: в списке нет ни одной итальянской или чисто американской модели. Как и российской. Итальянцы, похоже, взяли тайм-аут: серьезные новинки у них появятся только в 2010 году. Российские предприятия и раньше не баловали радикальными обновлениями модельного ряда. А в условиях кризиса отрасли преодолеть эту тенденцию им вряд ли по силам. Американцам сейчас тоже не до новых моделей – особенно концернам «Дженерал моторс» и «Крайслер».

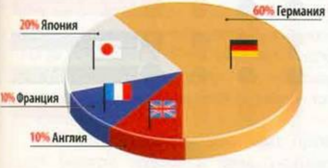
Немецкие машины изначально имели численный перевес над остальными участниками, поэтому нет ничего удивительного в том, что и Золотых Пегасов они получили больше всех – семь из десяти. С другой стороны, «японцы» не сильно отстали от Германии по количеству заявленных на конкурс моделей – 13 против 15. Однако конечный результат Японии оказался гораздо более скромным – всего три первых места. Соотнеся завоеванные награды с количеством автомобилей-претендентов (то есть разделив число первых мест у той или иной страны на число заявленных моделей), получим коэффициент эффективности победы. У Германии он равен 0,67, у Японии – 0,23. Как видим, превосходство немцев трехкратное.



Престиж



Дизайн



Интересно, что на вторых местах нет ни одной японской машины. Видимо, если модель с Востока не стала очевидным бестселлером, она автоматически попадает в «безликий ширпотреб» – третьего не дано. С «немцами» иная ситуация: шесть «серебряных медалей». Далее идет Англия с любопытным достижением: обе участвовавшие в конкурсе британские модели получили твердые вторые места. Затем Франция – ее единственное «серебро» добыто «Ситроеном-С3 Пикассо».

КТО НА СВЕТЕ ВСЕХ СИЛЬНЕЕ?

Посмотрим, кто достиг превосходства по отдельным критериям оценки (см. диаграммы). Здесь также нет откровений – почти во всех дисциплинах лидируют немецкие модели, причем как минимум с двукратным отрывом от ближайшего соперника – обычно японского. И только один раз – в категории «Цена/качество» – на второе место вышла Корея. В номинации «Прогрессивные технологии» Германия все-таки не смогла победить Японию, согласившись на ничью. Это единственный пример, когда была прервана гегемония немецких машин.

Однако, несмотря на явный перевес немецкого подхода к созданию автомобиля, победу в споре за наибольшее количество первых мест, собранных в различных категориях, поделили «Мерседес-Бенц Е Купе» и кроссовер «Лексус-RX». Они показали абсолютное превосходство в классах спорткупе и вседорожников соответственно, победив в пяти дисциплинах из семи.

По четыре победы одержало гораздо больше машин. Но и здесь свои лидеры. К примеру, «Мерседес-Бенц», у которого любая из трех моделей занимала первую ступеньку подиума минимум четырежды. Причем каждая из этой троицы брала первые места за практичность, комфорт и прогрессивные технологии. На одном уровне с «Мерседесом» марка «Хонда», при том что «Джаз» – единственная ее модель в конкурсе. Из трех претендентов фирмы «Фольксваген» по четыре победы завоевали только массовые «Поло» и «Гольф». Купе «Сирокко» в компании одноклассников оказалось слишком слабым, показав явное преимущество только в соотношении цена/качество. А у «Тойоты» семейный «Авенсис» – вообще единственная модель, завоевавшая четыре первых места. Новички iQ и «Приус» сильны только в прогрессивных технологиях. Видимо, эти передовые модели пока «страшно далеки» от предпочтений российского покупателя.

Автомобилей, получивших по три первых места, оказалось меньше, чем победивших четырежды. Тем не менее среди них три модели, которые уверенно заняли вторые места в общем зачете

КАК ВЫБИРАЮТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Методика определения лучших автомобилей Гран-при-2010 в целом повторяет удачно опробованную редакцией в прошлом году. За одним весомым исключением – число присланных читателями анкет возросло более чем вдвое, превысив 47 тысяч. А значит, мы можем сделать гораздо более глубокий и достоверный срез потребительских предпочтений. И с еще большей долей вероятности отсеять случайный фактор выбора. В остальном все осталось по-прежнему. Из множества новых моделей, выведенных на российский рынок, мы отобрали 43 (самые новые, самые лучшие) и распределили их по десяти классам. А затем предложили читателям заполнить таблицу, где каждый автомобиль требовалось оценить по семи параметрам. Машина, лучшая, по мнению читателя, в той или иной категории, получала первое место, следующая – второе и т. д. Затем места, полученные каждой моделью, суммировались, и машина, набравшая – обратите внимание! – минимальную сумму очков, становилась победителем в своем классе. Но при этом не надо считать, что автомобиль, получивший наименьшее количество очков среди всех претендентов во всех классах, автоматически становится лучшим из лучших. «Стоимость» суммы баллов сильно зависит от количества претендентов в классе – поэтому окончательный результат, показанный каждой моделью, справедлив только в сравнении с конкретными соперниками.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРЕТЕНДЕНТОВ ПО МЕСТАМ В РАЗНЫХ НОМИНАЦИЯХ

Критерии: Ездовые качества · Практичность · Цена/качество · Комфорт · Прогрессивные технологии · Престижность · Дизайн · Итоговое место

Малый класс
- I VW Polo
- II Ford Fiesta
- III Hyundai i20
- IV Toyota iQ
- V Mitsubishi Colt
- VI Suzuki Splash

Малый+
- I Honda Jazz
- II Citroen C3 Picasso
- III KIA Soul

Компакт-класс
- I VW Golf
- II Mazda 3
- III Toyota Prius
- IV Chevrolet Cruze
- V Renault Megane
- VI Hyundai i30
- VII KIA Cerato

Средний класс
- I Toyota Avensis
- II Opel Insignia
- III Subaru Legacy
- IV SEAT Exeo

Люкс-класс
- I Mercedes-Benz S400 Hybrid
- II Porsche Panamera

Бизнес-класс
- I Mercedes-Benz E-Klasse
- II BMW 5GT
- III Audi A5 Sportback
- IV Infiniti G37

Кроссоверы
- I Audi A4 Allroad
- II BMW X1
- III Subaru Outback
- IV Skoda Yeti

Вседорожники
- I Lexus RX
- II Land Rover Discovery IV
- III Nissan Murano
- IV KIA Sorento

Купе-кабриолеты
- I Mercedes-Benz E Coupe
- II Audi A5 Cabriolet
- III VW Scirocco
- IV Renault Laguna Coupe
- V Hyundai Genesis Coupe
- VI Peugeot 308 CC

Спортивные купе
- I BMW Z4
- II Jaguar XK
- III Nissan GT-R

Здесь приведена графическая интерпретация распределения автомобилей по местам в той или иной категории. Сразу скажем: это схема упрощенная, так как мы ставили задачу только наглядно показать, какая машина стала первой или второй, к примеру по критерию «Комфорт», без учета реального отрыва по очкам. За более точной информацией рекомендуем обратиться к январскому номеру «За рулем», где были приведены подробные таблицы окончательных результатов.

(каждая в своем классе): «Ситроен-С3 Пикассо», «Ягуар-ХК» и «Порше-Панамера». А еще двум – БМВ-Z4 и «Ауди-А4 Олроуд» – даже удалось одержать победы в своих классах.

ИМИДЖ – ВСЕ

Любопытные тенденции связаны с имиджем той или иной марки в глазах потребителей. К примеру, «Мерседес-Бенц» лишь единожды смог завоевать первое место за лучшие ходовые качества, причем лишь тогда, когда среди соперников не было ни «Порше», ни БМВ. «Субару-Легаси», исходя из результатов нашего опроса,

запомнилась только образцовой управляемостью, обеспечиваемой полным приводом в базовой комплектации. Зато проиграла во всем остальном.

Три модели БМВ отметились первыми местами во всех категориях, за исключением одной – «Комфорт».

Корейские автомобили сильны только выгодной стоимостью. Причем в этой категории явный лидер – «Хёндай». По крайней мере, два первых места за соотношение цена/качество достались именно этой фирме. Однако, когда речь идет о более дорогих и престижных машинах, таких как «Генезис Купе», превосходство этой марки не так очевидно.

Дорогие машины массовых брендов быстро теряют в цене, поэтому вкладывать деньги в покупку корейского купе – предприятие убыточное.

Кстати, входящая в один концерн с «Хёндай» марка КИА продемонстрировала более слабые результаты. Ситуация странная, ведь автомобили КИА по техническому уровню практически идентичны «Хёндай». Да и цены схожи. Скорее всего, причины вовсе не в самих моделях. КИА нужен серьезный ребрендинг. За примером далеко ходить не надо: посмотрите на «Шевроле-Круз» – продукт бывшей «Дэу», а ныне корейского филиала «Дженерал моторс». Наши читатели считают «Круз» гораздо более престижной машиной, нежели «Хёндай-i30» и тем более «КИА-Церато», хотя конструктивно он почти не отличается от других корейских машин.

Весьма показательный пример неудачного маркетинга – «СЕАТ-Эксео». Испанцы сделали модель среднего класса, используя оборудование для производства «Ауди-А4» прошлого поколения. Видимо, это настолько возмутило наших читателей, что они «прокатили» испанский автомобиль буквально по всем параметрам. Российский потребитель очень не любит, когда ему пытаются навязать продукт второй свежести.

Вывод из этой истории понятен – читатели «За рулем» весьма разборчивы, отлично ориентируются в современных автомобилях и быстро вычисляют явных аутсайдеров. Собственно, для этого мы и задумали Гран-при – чтобы первые места завоевывали самые достойные и совершенные машины. Которые получат полное доверие потребителей и станут заслуженными лидерами российского рынка. В итоге выигрывают все – и автопроизводители, и покупатели новых машин. **ЗР**

РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ БРЕНДА

Марка	Количество первых мест	Количество моделей	Коэффициент превосходства	Место
Lexus	5	1	5	1
Mercedes-Benz	13	3	4,33	2
Honda	4	1	4	3
Porsche Citroen Jaguar	3	1	3	4
Volkswagen	9	3	3	5
BMW	7	3	2,33	6
Toyota	6	3	2	7
Skoda Opel	2	1	2	7
Audi	5	3	1,67	8
Ford Mazda Land Rover	1	1	1	9
Hyundai Subaru	2	3	0,67	10
Nissan	1	2	0,5	11
KIA	1	3	0,33	12
Chevrolet Infiniti Mitsubishi Peugeot SEAT Suzuki	0	1	0	13
Renault	0	2	0	14

Примечание. В целом оценить успехи той или иной компании можно, исходя из приведенной таблицы, где превосходство бренда вычисляется делением количества завоеванных первых мест на число участвовавших автомобилей. При равных результатах выигрывает тот, у кого меньше моделей при одинаковом количестве побед. Иначе – ничья.

РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ КОМПАНИЯМ

Группа	Количество первых мест	Количество моделей	Коэффициент превосходства	Место
Daimler (Mercedes-Benz)	13	3	4,33	1
Honda	4	1	4	2
BMW	7	3	2,33	3
Volkswagen (Audi/SEAT/Skoda/Volkswagen/Porsche)	19	9	2,11	4
Tata (Land Rover/Jaguar)	4	2	2	5
Toyota (Toyota/Lexus/Subaru)	12	6	2	5
PSA (Peugeot/Citroen)	3	2	1,5	6
Ford (Ford/Mazda)	2	2	1	7
General Motors (Chevrolet/Opel)	2	2	1	7
Hyundai-KIA	3	6	0,5	8
Renault-Nissan (Renault/Nissan/Infiniti)	1	5	0,22	9

Примечание. В этой таблице мы анализируем успехи автомобильных концернов, объединяющих в себе сразу несколько марок. Как видите, в этом случае расклад заметно меняется. Правда, мы здесь упоминаем не все марки, входящие в ту или иную группу, а только принимавшие участие в розыгрыше Гран-при. Также мы не учитываем намечаемые альянсы французского концерна PSA и «Мицубиси», «Фольксвагена» и «Сузуки».

РЕКОРД: 47 938 АРБИТРОВ

Устроившись на водительском месте «Хёндай-i20», отправятся покорять мир три счастливых обладателя призов «За рулем» для читателей.

Полгода назад, напутствуя в дальний поход наш Гран-при, мы невесело писали в журнале: «Старт его приходится на трудную, кризисную пору». Мало что добавляли к этому дежурные слова об ожидании не менее успешного, чем предыдущий конкурс, финиша. Знать бы, насколько ошибались! Наше читательское жюри, формируемое, как известно, на сугубо добровольной основе («цена вступления» – заполненная анкета), по сравнению с прошлым годом выросло в два с лишним раза, достигнув рекордного для Гран-при показателя – 47 938 участников! Значит, на сей раз лучшие автомобили российского рынка определяли без малого 50 тысяч судей. Их могло быть и больше, но, как никогда прежде, много анкет пришло с опозданием.

Такому всплеску внимания к Гран-при можно найти разные объяснения: участие в нем вошло в привычку, растет интерес к иномаркам, тот же кризис. Но основополагающее, на наш взгляд, другое – доверие читателей к журналу, к его акциям, открытым и прозрачным. Подтверждение тому – еще одна цифра. Нынешняя анкета содержала новый вопрос: «Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?». 98,5% голосовавших ответили: «Да». Нужен ли комментарий?

А теперь, наконец, о том, чего с нетерпением ждут прежде всего многочисленные судьи Гран-при. Кому из них жребий уготовил три самых современных супермини «Хёндай-i20», способных порадовать взыскательных автомобилистов?

24 декабря – эта дата становится традиционной для розыгрыша читательских призов – мы вновь нажали на кнопку пуска генератора случайных чисел и увидели на экране номера анкет, по которым в базе данных узнали, кому повезло. Вместе с нами за этой процедурой наблюдали в Интернете несколько тысяч болельщиков. Называем имена счастливых обладателей ценных призов.

Николай Поступкин – 22 года, студент экономического факультета Костромского государственного университета. Готовится к работе в бухгалтерском учете, но и автодело считает для себя родным. Со школьных лет за рулем мотоцикла, потом «Оки». С тех же пор неразлучен с «За рулем». В Гран-при попробовал себя впервые – и такой удачный дебют!

Сергей Тараканов – 24 года, слесарь-инструментальщик из города Заволжье, работает на заводе ИВК, где производят автомобильные жгуты. Еще в училище познакомился с «За рулем» – и вот за верность награда ему, его жене Анюте и шестимесячной дочке Кате.

Рустем Бикбаев из Уфы – самый старший в команде, ему 42 года. Экономист, отец двоих школьников – Рамиля и Рустема. И уже 15 лет не расстается с автомобилем. Он первым среди родных и близких сел за руль, начал читать «За рулем», не пропустил ни одного Гран-при. Приз отметил достойного!

Тест «За рулем», в котором впервые принял участие «Хёндай-i20» – призовой автомобиль Гран-при-2010, назывался «Команда молодости» (ЗР, 2009, № 11). Так можно назвать и тройку отмеченных нынче этим призом.

Порадуемся за тех, кому повезло, порадуемся тому, что молодеет читательская аудитория. Это наше будущее. С обладателями ценных призов мы еще встретимся на страницах мартовского ЗР, где найдете репортаж о вручении автомобилей. Поздравляем! ЗР

Их дело – труба

Идею выпускать всего три вида моторных масел Mobil 1, пригодных на все случаи жизни и для всех автомобилей, в компании Exxon Mobil приняли на ура. Перемены в ассортиментной политике вызвали технологические изменения.

Обычная технология приготовления масел выглядит так: базовым маслом наполняют большую емкость, в нее добавляют присадки-порошки, все перемешивают миксером и направляют в фасовочный цех. Получается долго: синтез основы и фасовка проходят непрерывно, но процесс приготовления идет циклами, и от этого «тормоза», казалось, не избавиться.

Но вот на заводе в Гравеншоне (Франция) придумали смеситель непрерывного действия ILB. Все происходит в трубе, протянутой от установки синтеза основы к фасовочной линии. Расходомер определяет скорость потока первичного сырья и через управляющий компьютер дает команду дозаторам (их девять!) добавить присадки в таких-то количествах. Здесь же, в трубе, состав перемешивается миксером – и готовый продукт вылетает бурным потоком: до 75 кубометров в час!

Только отъехал робот-электрокар, а под разгрузкой уже следующий. Каждому из сотни с лишним роботов дали собственное имя. Этого зовут Argo.

Банки перемещаются так быстро, что сделать резкий снимок почти невозможно!

Но и после «трубы» руки рабочих почти ничего не касаются – ни банок-бочек, ни руля электрокара. Расфасованное по банкам масло (весовая точность наполнения ±2 г) также автоматически упаковывается в коробки и грузится на роботизированные колесные платформы. Они сами везут груз на склад, объезжая препятствия – например, зазевавшегося на пути журналиста; роботы-штабелеры раскладывают палеты по ячейкам. И получается, на заводе, расположившемся на площади 700 га, трудятся всего 2400 человек, из которых непосредственно маслами занимаются сто двадцать, да и те главным образом проверяют качество продукта и контролируют работу компьютеров.

Джеймс Бонд бережет позвоночник

Приспособление CG-Lock, по уверению компании Lap Belt Cinch, радикально обостряет ощущения водителя на виражах, поскольку с ним обычный ремень безопасности начинает работать почти как гоночный многоточечный. Навесить его на ремень сможет за пять минут даже ребенок. А стоит устройство в несколько раз дешевле, чем спортивное приспособление (около 50 долларов).

В чем изюминка? CG-Lock удерживает натянутой нижнюю ветвь ремня безопасности, так что водитель надежнее фиксируется в кресле, а его вестибулярный аппарат точнее реагирует на боковые ускорения. Замок уменьшает риск поднырнуть под ремень, если, не дай бог, случится авария.

Еще один благоприятный эффект почувствовали сотни любителей дальних путешествий, установивших CG-Lock по рекомендациям врачей-остеопатов: 90% «пациентов» отметили снижение утомляемости и избавились от болей в спине. Это благодаря тому, что ремень теперь не сползает с бедер на живот и правильно распределяет нагрузку на мышцы и позвоночник. Эффективность устройства подтверждает и то, что его использовали каскадеры, снимавшиеся в последней серии бондианы «Квант милосердия», а также тест-пилоты известной английской автомобильной телепередачи.

CG-Lock – устройство удерживает нижнюю ветку ремня натянутой.

С этой блестящей штуковиной тело плотно прижимается к креслу и не сползает под руль.

Слепой за рулем

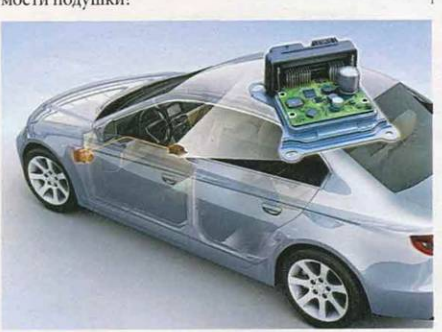
Знак с изображением черных очков некоторые выставляют за стеклом автомобиля скорее для прикола. Но в будущем он может появиться и в Правилах дорожного движения – если будет внедрена разработка студентов университета в Вирджинии (США): они создали багги, которым может управлять незрячий. За дорогой и маршрутом следят лазерный радар и навигатор, данные обрабатывает компьютер – и водитель в наушниках получает команды: «Два щелчка направо!..». Дело в том, что через каждые 5° поворота на руле ощущается щелчок. Если же руль затрясет, значит, пора тормозить.

Пощелкивающий руль доверят тем, кто пройдет обучение на тренажере. В будущем вместо баранки может появиться джойстик.

Подушки подешевеют

На российских автомобилях подушки безопасности пока редкость. Виной тому не в последнюю очередь дороговизна устройства, ведь оно состоит не только из самого мешка, но и из целого ряда датчиков, контроллера, пиротехнического заряда и т. д. Что делается для упрощения и снижения себестоимости подушки?

Модуль эйрбега TRW занимает вдвое меньше места, чем раньше.



В этом блоке все датчики ускорений для систем активной и пассивной безопасности.

Одно из решений американской фирмы TRW затронуло тот модуль эйрбега, что в ступице руля. Конструкторам удалось уменьшить его объем вдвое – до 1200 см^3 – благодаря новому пиротехническому составу, материалу корпуса и крою подушки. Стал ли этот модуль дешевле, пока не сообщают, но, судя по тому, что дизайнеры довольны, наверное.

А вот новый управляющий модуль AB plus компании «Бош» точно удешевит систему. Разработчики совместили в одном блоке датчики-акселерометры эйрбегов и системы стабилизации ESP. Раньше это были отдельные «коробочки», установленные в разных местах автомобиля, к каждой из которых шли отдельные жгуты проводов. Теперь все ускорения – линейные и угловые для ESP, «ударные» при фронтальном, боковом и заднем столкновениях, а также при наезде на пешехода – регистрируются в единственном блоке. Его установят под капотом прямо на модуле гидравлики. Так что сэкономить удастся – лишь бы автомобиль был оборудован системой стабилизации. Впрочем, через пару лет для европейских машин она станет нормой комплектации.

Турбоэлектроход

В концепте Capstone CMT-380, представленном на автосалоне в Лос-Анджелесе, необычен выбор двигателя: это не дизель и не бензиновый, а… газовая микротурбина C30 мощностью 30 кВт, вращающаяся со скоростью 96000 об/мин. Ее КПД – 33%, пробег с чисто электрических 130 км вырос до восьмисот. Мотор, работающий на дизельном топливе, выбрасывает ничтожно мало гадостей в атмосферу. Capstone CMT-380 доставит еще и массу удовольствия любителям быстрой езды: максималка – 240 км/ч, разгон до сотни – за 3,9 с плюс свист взлетающего самолета.

Capstone CMT-380 – почти ракета!

Такси для авиалайнера

Компании Ricardo и Israel Aerospace Industries (IAI) озаботились значительным выбросом углекислого газа при рулежке авиалайнеров от мест приема пассажиров на борт до взлетно-посадочной полосы и обратно. Турбореактивный двигатель крайне неэффективен в этом режиме – топливо расходуется почем зря. Нередко используют тягачи-буксировщики, но они тихоходны, да еще требуется штат весьма квалифицированных водителей. Концепт TaxiBot, построенный на базе аэродромного тягача Krauss Maffei PTS-1, интересен прежде всего тем, что управляет им… или пилот, или диспетчер на башне аэропорта.

Фиксируется переднее колесо самолета.

Во время первых испытаний тягача самолет заменили сравнимым по массе макетом.

Как только переднее колесо самолета заехало на площадку тягача, оно зажимается, но сохраняет способность поворачиваться. Управляя колесом, пилот автоматически управляет и самим TaxiBot, тормозя – синхронно включает тормоза тягача. Для этого машина оснащена специальными датчиками и управляющим компьютером. Пока в кабине TaxiBot на всякий случай присутствует водитель, но все идет к тому, что буксировку возложат на плечи летного экипажа.

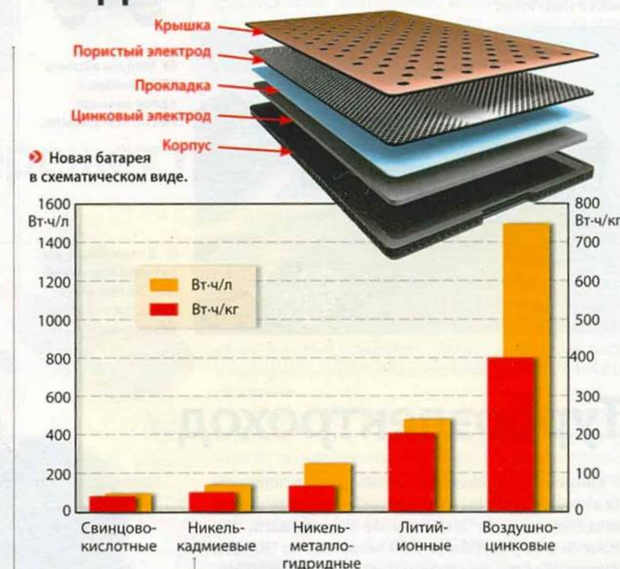
Новый робот-тягач весит 52 т и оснащен дизелем мощностью 500 л.с. Это дает возможность буксировать такие лайнеры, как «Боинг-747» и «Аэробус-А340» массой около 350 т.

На цинке далеко поедем

Похоже, вскоре задача создания энергоемких аккумуляторов для электромобилей будет-таки решена! И то сказать: что это за пробеги на полторы, ну, пусть две сотни километров от розетки до розетки? Швейцарская фирма ReVolt тряхнула стариной и вернулась к известной воздушно-цинковой системе (в свое время у нас выпускали основанные на ней батарейки «Крона-ВЦ»). Оказывается, потенциал воздушно-цинковых элементов превосходит достигнутые сегодня параметры литий-ионных аккумуляторов.

Есть и другие преимущества – по части экологии и взрывобезопасности. Поставщиком ионов в воздушно-цинковом элементе работает… атмосферный кислород. Конечно, все не так просто, иначе мы давно ездили бы не на бензине, а на батарейках «Крона». Для эффективной работы подобных им элементов энергопитания необходимы специальный катализатор и пористые электроды, прозрачные для воздуха. Кислород превращается на аноде в гидроксильные ионы, они попадают через электролит на цинковый катод и окисляют его – тогда и возникает электрический ток. Все бы хорошо, но такие батарейки до сих пор никак не удавалось превратить в перезаряжаемые аккумуляторы. Этому препятствовало образование дендритов цинка, которые закорачивают электроды между собой, а также высыхание электролита (потому-то «Кроны» и продавали в герметичных пакетиках).

И вот – прорыв! Суть новой технологии на ReVolt охраняют как зеницу ока, она защищена 11 патентами. Но о параметрах будущих аккумуляторов, которые должны появиться уже в 2010 году, представители компании распространяются охотно: сотни циклов перезарядки, на каждой можно проехать до 800 километров. Прямо скажем, отважное заявление.



Новая батарея в схематическом виде.

Сравнительные удельные показатели аккумуляторов разных систем.

В четвертом измерении

Машины оценивают по внешнему виду, удобству управления, безопасности.... Игорь Козлов дополняет перечень критерием «трудоемкость обслуживания», на сей раз «Ситроена-С4». Фото Георгия Садкова.

ТОТАЛЬНАЯ ЗАВИСИМОСТЬ

Под капотом сразу обращаешь внимание на предупредительную наклейку: производитель рекомендует эксплуатационные жидкости только марки «Тоталь». Купить их в мегаполисе труда не составит, но в провинции таковых может не найтись. А если ближайший дилер за сотни километров от дома? Тогда используйте жидкости других марок, но обязательно схожие по свойствам. Например, класс синтетического моторного масла должен быть не ниже А3/В4, а минералки – С2 (по АСЕА). Индекс вязкости по SAE не ниже 5W-30 для средних и южных широт и 0W-30 для северных .

Отработку сливаем из прогретого мотора, отвернув пробку в поддоне картера. Грани очень низкие, и рожковый ключ их может «зализать», поэтому лучше работать головкой «на 24» или четырехгранником «на 8» – под него есть углубление в пробке. При замене картриджа фильтра обязательно меняем уплотнительное колечко (найдете его в оригинальном комплекте). Чтобы не вывернулось при наворачивании колпачка, смажьте его. Колпачок закручиваем моментом 25–30 Н·м и, разумеется, точно по резьбе – предупреждаю, поскольку можно и оплошать.

В МКП нет ни щупа, ни контрольной пробки. Это плохо, ведь если масло подтекает через уплотнения картера или сальники, то непонятно, сколько же его доливать. За это оценку снижаем. Другое дело, если агрегат герметичен. Тогда, отвернув сливную пробку ключом «на 21» или четырехгранником «на 8», сливаем все до капли и заливаем через другую пробку (она сверху картера) ровно 2 л свежего масла. Тогда, как уверяет производитель, уровень будет в норме. По официальному регламенту масло замене не подлежит, но, по опыту, его стоит менять каждые 100 тыс. км.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Citroen C4

Дебют: 2004 год, Женева. В 2006 году модель подверглась рестайлингу.

КУЗОВ: 3- или 5-дверный хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые – 1,4 л, 90 л.с.; 1,6 л, 110, 120 и 150 л.с.;
дизельные – 1,6 л, 90 и 110 л.с.; 2,0 л, 140 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, М6, А4.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Classique, Confort, Exclusive, VTR, VTR Pack.

ЦЕНЫ В ДЕКАБРЕ 2009 ГОДА:
509 000–755 500 руб.

В автомате тоже нет щупа и контрольной пробки. Здесь их заменяет футорка под шестигранник «на 8», которая находится под пробкой в поддоне (она под четырехгранник «на 8»). Вывернув на неработающем двигателе обе эти детали, сливаем отработку в мерную емкость, после чего вкручиваем футорку на место, а затем и пробку. Через вывернутый сапун (или пробку сверху картера) заливаем свежее масло в объеме на 0,3–0,5 л больше слитого и пускаем двигатель. Прогрев его до 60°С, переводим селектор коробки по всем позициям с 2-3-секундной задержкой в каждой из них и, оставив рычаг в положении *Р*, откручиваем сливную пробку (футорку не трогаем!). Излишки сольются, и в агрегате останется лишь нужное количество масла – по срезу верхнего отверстия футорки. Кстати, по прежнему регламенту масло считалось «вечным», но из-за частых отказов коробки AL4 (она же DP0 у «Рено» и ALA у «Пежо») первая замена масла теперь предусмотрена на 15 тыс. км, а следующая рекомендована при пробеге 90 тыс. км. Фильтр дилеры не меняют, справедливо полагая, что до третьей замены масла агрегат все равно исправным не доживет. Дескать, тогда-то, при полной разборке коробки, фильтр и поменяем, а то ведь подобраться к нему непросто – он за поддоном и плитой гидравлики.

Перед заменой охлаждающей жидкости приготовьте широкую емкость. Сливной пробки в радиаторе нет, так что будем сливать, сняв нижний патрубок. При этом рискуете облиться и ошпариться. Конечно, можно подождать, пока мотор остынет, но тогда закроется клапан термостата и часть жидкости останется в ловушке. Впрочем, эта часть невелика. Заправив систему, не забудьте удалить из нее воздушные пробки! Для этого предназначены два клапана под синими колпачками – один на патрубке отопителя (у перегородки щита передка), второй на корпусе термостата.

В ЗАМКНУТОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Меняем воздушный фильтр: освободив фиксатор, вытягиваем наверх пластиковый резонатор воздуховода, попутно снимая с него гофр. Откручиваем болт крепления корпуса фильтра и распускаем хомут патрубка на дроссельном узле. Теперь снимаем тормозной бачок, вывернув пару саморезов под «Торкс-20», и отводим его в сторону. Покачивая корпус вверх-вниз, сдвигаем патрубок с дроссельного узла и вынимаем корпус. Выворачиваем саморезы по периметру и, сняв крышку, меняем элемент. При сборке проследите, чтобы патрубок плотно сел на дроссельный узел!

Для замены свечей откручиваем шесть саморезов декоративной накладки двигателя и четыре болта модуля зажигания. Снимаем шланги вентиляции картера, нажав на желтые фиксаторы наконечников. Приподняв модуль, чтобы наконечники вышли из свечных колодцев, укладываем его поперек клапанной крышки – в таком положении он не перекрывает доступ и удерживается на проводке (разъем-то не отсоединяли). Свечи – под ключ «на 16».

В приводе навесных агрегатов есть автомат, и это здорово – не ошибетесь с усилием натяжения ремня!

Для зубчатого ремня ГРМ примерно такое же устройство, но полуавтоматическое. Чтобы установить его в рабочее состояние, надо совместить стрелку на подвижном секторе с мушкой на неподвижном. Если вам приходилось менять ремень с похожей схемой привода, трудностей не возникнет. Другое дело, по французской традиции в соединении шкив-коленвал нет ни шпонки, ни штифта. То есть, отвернув центральный болт, можно до бесконечности подбирать правильное положение вала со шкивом. Здесь без оправок не обойтись! В них нет ничего особенного: для фиксации распредвалов годятся и сверла, а изготовить для коленвала крючок из 6-миллиметрового прутка под силу более-менее опытному автослесарю. Но лучше доверить эту работу специалистам.

Заодно пусть поменяют задние колодки – здесь нужны приспособления для ввинчивания поршней, которые есть не у каждого. Причем в механизмах фирмы «Бош» (их устанавливали до 2006 года) крутить поршни приходится в разные стороны, а значит, приспособлений потребуется два – с правой резьбой и с левой. С передними колодками проще, важно лишь правильно их сориентировать: скос накладки должен быть сверху. Разумеется, не забудем очистить узел от продуктов износа и смазать. И поменять болты направляющих – они, со стопорящим герметиком на резьбе, поставляются в оригинальном комплекте.

СКОРОСТЬ СВЕТА

Поменять лампочки в фарах, на первый взгляд, несложно. Вроде и доступ нормальный, и резиновые заглушки корпуса вынуть легко... Это и сбивает с толку: когда какая-нибудь лампа головного света перегорает, за дело берется владелец. Не тут-то было! Колодка сидит настолько плотно, что усилия пальцев попросту не хватает, а просунуть кисть, дабы ухватиться покрепче, не получа-

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Фильтр салона	15
Топливный фильтр	–*
Свечи зажигания	30
Ремень привода навесного оборудования	–**
Ремень ГРМ	60
Масло в МКП/АКП	–***/60
Антифриз в системе охлаждения	(5)
Жидкость в приводе тормозов	(2)

*По регламенту замене не подлежит.
**Контроль при каждом ТО, замена по состоянию.
***Рекомендовано через 100 тыс. км.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	800
Замена масла и фильтра двигателя	640
Замена фильтра воздушного/салонного	640/500
Замена свечей зажигания	640
Замена ремня навесных агрегатов	1300
Замена ремня ГРМ	4800
Замена охлаждающей жидкости	1950
Замена масла МКП/АКП	800/2100
Замена лампы головного света (ближний или дальний свет)	640
Замена тормозных колодок передних/задних	1200/1200
Нормочас	1600*

*Для автомобилей старше 2 лет стоимость нормочаса – 1250 руб.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	6600
Бампер передний	12 900
Блок-фара	7700
Капот	14 750
Фильтр масляный/воздушный/салонный	540/580/840
Свечи зажигания (комплект)	1400
Ремень ГРМ с комплектом роликов	5000
Ремень поликлиновый	980
Автомат натяжителя поликлинового ремня	2310
Тормозные колодки передние/задние	2590/2210

Стрелка указывает на крышку масляного фильтра, она под ключ «на 27». Момент затяжки не нужно запоминать, он указан крупным шрифтом на видном месте.

Элемент воздушного фильтра неправильно не поставишь. Очистите внутреннюю полость корпуса от грязи, соберите его и, прежде чем крепить, сперва соедините патрубок с дросселем.

После замены свечей затяните болты модуля зажигания моментом 22 Н·м – не более, иначе сорвете резьбу. Еще важно, чтобы модуль сел колпачками четко на свечи!

Чтобы ослабить ремень, надеваем на болт ролика ключ «на 15» и, повернув его по часовой стрелке, вставляем чеку в отверстие на неподвижном секторе (показано стрелкой).

Без таких приспособлений, пусть и бесхитростных, за замену ремня ГРМ лучше не браться – в соединении шкива с коленвалом нет ни шпонки, ни штифта.

Ставя новые колодки в задний тормоз, поршень надо не вдавливать, а ввертывать. При замене дисков придется менять и подшипники ступиц – их, не повредив, не снять!

Хороший доступ к лампам в фаре еще ни о чем не говорит. Снять колодку и не сломать при этом отражатель не так-то просто – очень тугая посадка.

Когда машина чистая и висит в теплом боксе на подъемнике, поменять лампу противотуманки не так уж сложно. Другое дело, если работать предстоит прямо на дороге.

Прежде чем вынимать фонарь на пятидверке, снимаем верхнюю секцию с катафотом, вывернув саморез под «Торкс-20». Иначе можно обломить зацепы на границе секций.

Чтобы поменять салонный фильтр, вынимаем три пистона и снимаем шумоизоляцию щита передка. Затем, потянув за ручку, вынимаем лючок (показан стрелкой).

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции		Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+	Хороший доступ к фильтру	4
	–	На пластиковом кончике щупа трудно различить след свежего масла	
Замена воздушного фильтра	+	Элемент можно уложить только в одном положении	3
	–	Много крепежа; приходится снимать тормозной бачок и корпус фильтра	
Замена свечей зажигания	+	Можно не отсоединять разъем модуля зажигания	4
	–	Надо снимать шланги вентиляции картера	
Замена ремня навесных агрегатов	+	Простая схема укладки ремня, есть автомат натяжителя	5
	–	Недостатков не выявлено	
Замена ремня ГРМ	+	Есть полуавтомат натяжителя	3
	–	Нужны оправки для фиксации валов; приходится снимать опору силового агрегата	
Замена ОЖ двигателя	+	Есть клапаны для удаления воздушных пробок	3,5
	–	Нет сливных краников, жидкость стекает широким потоком	
Замена масла в МКП	+	Есть сливная пробка	3
	–	Нет ни щупа, ни контрольной пробки	
Замена тормозных колодок	+	Привычная конструкция	3
	–	Нужны приспособления для ввинчивания поршней заднего механизма	
Замена салонного фильтра	+	Элемент укладывается в одном положении	4
	–	Хрупкие защелки крепления шумоизоляции к лючку фильтра, велико усилие снятия лючка	
Замена ламп в фарах	+	Удобный доступ к поворотникам и габариткам	3
	–	Сложно снять колодки с ламп головного света; плохой доступ к противотуманкам	
Замена ламп в фонарях	+	Приемлемый доступ к секциям в бампере	3,5
	–	Основные секции надо снимать; хрупкие защелки накладки дополнительного стоп-сигнала (на пятидверке)	

*Автомобиль с мотором TU-5 (1,6 л) и МКП в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в 4 балла по 5-балльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

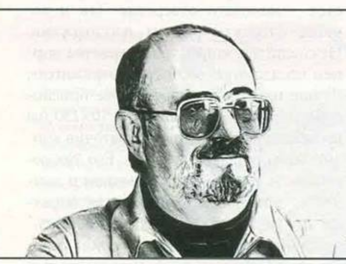
ется – маловато отверстие. Так и хочется сдернуть разъем пассатижами. Не спешите – запросто выдернете с корнем посадочную обойму на отражателе. Лучше изготовьте простейшее приспособление: полоску стали 1,5 ×10×150 мм выгибаем в форме крючка, заточив кончик на наждаке под клин. Его просовываем в зазор между колодкой и лампой и, покачивая и передвигая оправку по периметру колодки, постепенно сдвигаем ее с лампы. А чтобы разобраться с принципом фиксации лампы, используем зеркальце.

С противотуманками та же беда, что и на многих других авто: в зоне работ много грязи. Вдобавок здесь надо снять юбку бампера – вывернуть семь болтов под «Торкс-20», три под ключ «на 10» и еще отжать пару защелок. Без подъемника работать крайне неудобно.

Фонари для замены ламп снимаем – уж такова, как ни печально, современная тенденция. Сняв карманы и вынув два пистона в обшивке багажника, отгибаем ее и откручиваем пластиковый барашек. От руки может не пойти, и тогда не грех использовать пассатижи. У пятидверки снимаем еще и катафот, а у трехдверки преодолеваем хватку дополнительного фиксатора, вытягивая фонарь из посадочного гнезда.

Обслуживание этой машины – удовольствие ниже среднего, она – плод нынешней общей тенденции к усложнению тех операций, которые должны быть предельно просты. Невольно рождается догадка: а если так и задумано – чтобы дилеры не оставались без работы? ЗР

Благодарим компанию «Citroen Центр Москва» за помощь в подготовке материала.



Склонен к побегу

Сползание ремня ГРМ со шкивов на двигателях ВАЗ – тема не новая, но по-прежнему актуальная. Опытом делится Анатолий Вайсман.

Ремни ГРМ на двигателях ВАЗ могут убегать с рабочего места и изнашиваться о реборды роликов. Приемы борьбы с этой бедой разные. О простых, недорогих, но вполне надежных мы рассказывали еще в декабре 2005 года. Но пушкинскую строку «опыт – сын ошибок трудных» я вспоминаю часто.

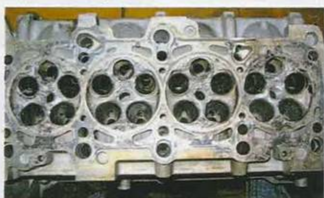
…Вывалив на стол связку обглоданных по краям ремней, пожилой хозяин ВАЗ-2115 поведал: «Тысяч до сорока проблем не было, но ремень – штука коварная, и перед отпуском решил на всякий случай его заменить. Новый проверил тысяч через пять – и обалдел: ремень тощ и ободран по краю. Я в сервис! Поставили новый ремень, ролик, помпу, а результат тот же. Поехал к другим мастерам – и снова ремень сгрызло! Кинулся к третьим. А теперь надежда на вас…»

От такой предыстории я спиной ощутил сквознячок – что-то не так. Приступили к делу. Ремень терся о реборду со стороны двигателя. Дело для нас не новое: к опорной шайбе между роликом и корпусом приклеили для первой пробы алюминиевую прокладку толщиной 0,12 мм. Расположили по науке, на середине дуги, по которой ремень огибает ролик. Результат превзошел все ожидания: ремень побежал в другую сторону намного резвей, чем должен! Неужели перестарались? Поставили прокладку вдвое тоньше – но ремень и с ней убегал от двигателя! На всякий случай проверили помпу и ролик – не помогло. Самое же удивительное ожидало нас, когда вернулись к исходному варианту, без прокладки: ремень, как заколдованный, продолжал упорно бежать от двигателя! Тогда я приклеил прокладку на диаметрально противоположной стороне шайбы. Вроде бы все вернулось к нормальной логике – ремень переметнулся к двигателю. Но с такой силой, что от кромки, трущейся о натяжной ролик, полетели блестки износа, закурилась пыль!

Попробовали другой ремень. Безрезультатно. Таких фокусов еще не было… И вдруг осенило: шайбу-то мы не проверяли. Измерил микрометром толщину: разница по диаметру до 0,1 мм! Видимо, на первых 40 тысячах шайба стояла удачно – владельцу просто повезло. Ремень мы усмирили – просто поставили новую, ровную шайбу.

Как показывает опыт, надо строго следить и за натяжением ремня. Ослабленный, он норовит сползать из-за малейшего дефекта роликов, что, к сожалению, встречается нередко. Следя за поведением ремня на работающем двигателе, опытный мастер мигом определит нужную толщину прокладки. Соблюдая осторожность, отожмет плоским ключом ремень от реборды – и оценит, как быстро ремень сползает на прежнее место. Естественно, чем быстрее, тем толще нужна прокладка. Остальное – дело навыка. Если правильно натянутый ремень при работе остается там, куда поставили, цель настройки достигнута.

Из-за поломки успокоителя цепи «классики» нарушились фазы газораспределения. Результат – обрыв клапана.



Владельцу «Джетты» не повезло – ремень ГРМ лопнул при скорости 120 км/ч. Обломки клапанов впечатались в поршни и головку блока.

При замене ремня, отработавшего срок, советую сразу менять и ролик – много на нем не сэкономите. Если хочется оставить прежний, проверьте люфты подшипника и его шум. Сомнительную деталь замените! У нового подшипника стоит заранее снять крышку и пополнить смазку.

Ремень полуторалитровых 16-клапанных моторов ВАЗ «убегает» реже, чем у 8-клапанных, но у первых серьезный минус: при обрыве ремня, как правило, гнутся клапаны, а бывают разрушения и пострашней! С ремнями 1,6-литровых моторов проблем вроде бы меньше – если верить АВТОВАЗу, у них встреча клапанов с поршнями маловероятна. От этой беды не застрахованы также иномарки.

При первом же опыте с 16-клапанным мотором ВАЗ-2112 мы попытались воспользоваться уже известными приемами, разве что дистанционных шайб между роликами и блоком здесь нет. Компенсирующую прокладку наклеили прямо на головку. Сделали – а результат нулевой. Потом озарило: перекашивать нужно оба ролика – и натяжной, и поддерживающий. А так как они вращаются в разные стороны, прокладки под роликами должны располагаться симметрично: если ремень убегал в сторону двигателя, подкладываем их с внутренней стороны каждого ролика (на виде сверху оси вращения роликов будут «расходиться» от двигателя). В противном случае ставим прокладки с наружной стороны роликов.

Сегодня рынок предлагает огромную гамму ремней – простых и «усиленных», дорогих и не очень. Бывает, попадаются и вовсе бракованные. Если после всего-то 500–1000-километрового пробега ремень вытянулся, бьется о защитный кожух, сразу его меняйте. Не ждите беды! **ЗР**

Тайм-аут

Как оснастить машину с наддувным мотором турботаймером, покажет Владимир Арбузов.

Это устройство весьма полезно для двигателей с наддувом – оно оберегает турбокомпрессор от повреждения. Дело в том, что при высокой нагрузке двигателя ротор турбокомпрессора (вал с крыльчатками компрессора и турбины) – развивает под сотню тысяч оборотов в минуту. Если мотор внезапно остановить, ротор вращается по инерции. Но маслонасос уже не работает, и остатки масла выгорают в раскаленных подшипниках скольжения. Те ускоренно изнашиваются, увеличиваются зазоры – масло подсасывается в цилиндры, мотор дымит, поршни и кольца зарастают нагаром, отказывают датчики системы управления... Неприятностей можно избежать, если позволить двигателю перед остановкой поработать на минимальных оборотах холостого хода хотя бы минуту. За это время ротор успеет сбавить обороты до минимума, остынут подшипники – и мотор остановится безболезненно.

Часто турботаймер встраивают в систему управления двигателем или в противоугонную сигнализацию. Правда, такие «охранки» пригодны не для всех машин. Если на старом авто турботаймера вообще нет, а фирменный недоступен, устройство можно собрать самому.

Самый простой «замедлитель» мастерят на основе механического реле времени от стиральной машины, СВЧ-печки и т. п. (эти надежные устройства можно купить в магазинах типа «Рембыттехника»). Устанавливаем нужную задержку с помощью такого реле – через его контакты (фото и рис. 1) получит питание дополнительное реле РС 111.3747, установленное параллельно контактам замка зажигания. Если замок выключить, ток на зажигание пойдет в обход – и пока таймер не отсчитает заданное время, мотор продолжит работать. В то же время этим устройством невозможно обойти замок для пуска двигателя без ключа. Ну а в случае отказа турботаймера замок зажигания работает обычным образом.

Другой вариант: электронное реле времени, например реле РС 451.3747 от стеклоочистителя заднего стекла ВАЗ-2108. Так как его время задержки всего 2 с, дополняем конденсатор C_1 (на фото 2 – голубой) парой электролитических емкостью до 10 мкФ – их придется подобрать. Соединив конденсаторы «навстречу» друг другу, паяем их к штатным ножкам конденсатора C_1. Это позволит увеличить задержку до 40–60 с. Реле РС 451.3747 подключаем по схеме, приведенной на рис. 2, с использованием дополнительного реле Р111.3747 (на схеме контакты 87 и 30, параллельные контактам замка зажигания, относятся к этому реле).

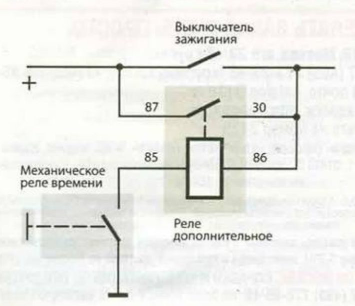
Для запуска таймера использована кнопка реле в приводе электрозамка багажника ВАЗ-2110. Нажав на нее, можно вынуть ключ из замка зажигания – мотор продолжит работать.

В обеих схемах при каждом пуске двигателя для включения турботаймера нужна дополнительная команда. Чтобы при выключении зажигания турботаймер срабатывал автоматически, соберем схему по рис. 3. Здесь применены диоды Шотки на ток 30 А, аккумулятор NIMH 8,4 В/150 мА·ч, реле 111.3747, переменное сопротивление и выключатель турботаймера (фото 3). Если при работающем двигателе включен турботаймер, аккумулятор NIMH через резисторы R_1 и R_2 заряжается. А после размыкания контактов замка он разряжается на реле P_2. В результате контакты K_2 остаются замкнуты, двигатель работает. Переменным сопротивлением R_2 выставляем такой ток разряда, который обеспечивает необходимое время задержки включенного зажигания.

Итак, если турботаймер был включен, как описано выше, то при каждом последующем выключении зажигания мотор будет дополнительно отрабатывать на холостом ходу заложенное в схеме время. Если же турботаймер надо отключить, воспользуемся все той же кнопкой выключателя турботаймера. **ЗР**

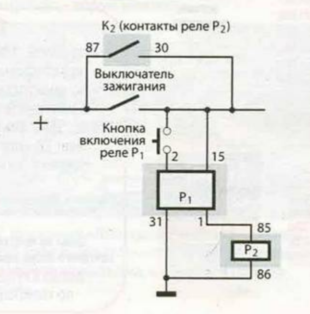
Турботаймер с механическим реле времени.

1



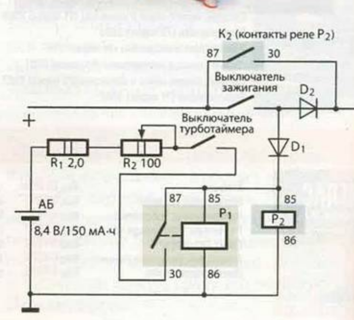
Турботаймер на основе электронного реле 451.3747.

2



Турботаймер-автомат начинает работать при каждом выключении зажигания.

3



Зацепило

Как самому заменить масляный фильтр на «Логане», показывает Валерий Жаринов.

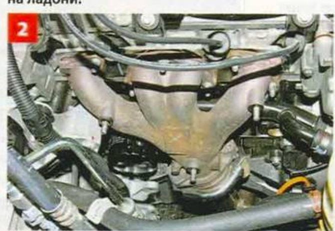
Простая будто бы операция не всегда проходит гладко – спросите опытных людей. Обслуживая машину самостоятельно, можно нарваться на неприятный сюрприз и от очень популярного «Логана». Взгляните на фото 1. Компактный фильтр спрятался между алюминиевым кронштейном вспомогательных агрегатов и выпускным коллектором, прикрытым солидным защитным экраном. Если нет под рукой съемника, что на фото 3, то чем ухватиться за фильтр? Мы купили съемник за 350 рублей. Но нельзя ли воспользоваться универсальным с раздвижными лапами – например, таким, как на фото 4? Хотя по сравнению с некоторыми аналогами наш экземпляр довольно компактен, дело не задалось. Сначала мы отвинтили три гайки, чтобы снять со шпилек экран, явно мешающий лапам (фото 2). Не помогло: одна из лап тут же уперлась в новое препятствие – уже упомянутый кронштейн…

А давайте-ка подберемся к фильтру цепным съемником, что на фото 5, – ведь экран уже снят, не мешает. Захватили, нажали... не идет. Нажмем сильней! Вот уже корпус фильтра сминается... И наконец запекшееся резиновое кольцо стронулось с места!

Перед установкой нового фильтра не забудьте смазать это кольцо моторным маслом, а резьбу на шпильках экрана – высокотемпературной смазкой. ЗР

Масляный фильтр едва виден. Как же его отвернуть?

Экран снят. Вот теперь все видно как на ладони!



Съемник масляного фильтра – лучшее приспособление.

Трехлапый съемник делу не помог – тесновато ему здесь.

Цепной съемник масляного фильтра тоже в самый раз.

Все видно в «пещере»

Тускло горит штатный плафон в багажнике – ничего не видать. Владимир Арбузов покажет, как «добавить свечей» в заднем отсеке ВАЗ-2112.

Огонек штатного плафона в багажнике ВАЗ-2112 (как, впрочем, и в других ВАЗах) разве что обозначает свое присутствие – осветить всю «пещеру» ему не под силу. Замена лампочки более мощной ничего не даст – знаем, проходили. А давайте установим два дополнительных источника света на пятой двери! Когда ее откроешь, фонари окажутся над головой – осветят и сам багажник, и пространство позади машины.

Воспользуемся светильниками ФП131А, которыми подсвечены номерные знаки «газелей». Прочные, в металлическом кожухе, они не разобьются, случайно задетые багажом, и, в отличие от газонаполненных, будут стабильно гореть в любой мороз.

Перед установкой мы слегка доработали фонари – сняли металлические крышки, обрезали ставшие ненужными козырьки, убрали крепежные шпильки, а внутрь вложили отражатели из тонкого алюминиевого листа (сгодится фольга и даже краска-серебрянка). К обивке двери фонари прикрутили винтами, к бортовой сети подсоединили через выключатель с боковой кнопкой – такой не включится от случайного удара. ЗР

Комплект после доработки: фонарь, кожух, отражатель.

Лучшее место для плафонов багажника, по нашему мнению, – на пятой двери.

Капля литр бережет

На большинстве автомобилей «УАЗ-Патриот» установлены двигатели ЗМЗ-409. Как их диагностировать, разбирался Геннадий Емелькин.

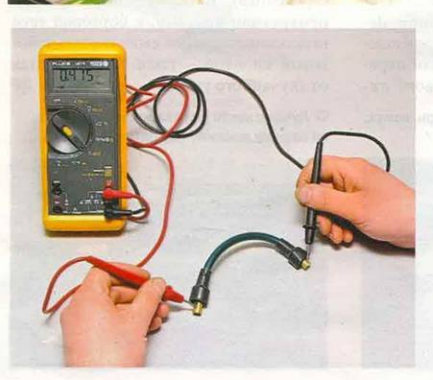
На «патриоты» устанавливают преимущественно 2,7-литровые двигатели. Моторы из первых партий отвечали не самым строгим нормам токсичности R83. С января 2006 года автомобиль, получивший доработанную ЭСУД и нейтрализатор с датчиком кислорода, соответствовал уже нормам Евро II. В 2007 году начался выпуск машин с новой ЭСУД – МИКАС-11 с функцией защиты нейтрализатора от пропусков воспламенения в цилиндрах.

Начнем с диагностического разъема – он на прежнем месте, в моторном отсеке. Но для считывания кодов неисправностей теперь нужен сканер. Если код говорит, что не поступает сигнал с какого-либо датчика, проверим его разъем: возможно, колодка не защелкнута или какой-то контакт не зафиксирован усиком и выталкивается при соединении разъема. Проверьте: потянув провод, должны ощутить упор. При касании проводов с системой выпуска их изоляция оплавляется, так что следите за расположением проводки, особенно после ремонта! Если с проводкой все в порядке, но код все же указывает на низкий уровень сигнала с датчика, то причина в нем самом.

Нередко владельцу досаждает неровная работа двигателя. Начнем поиск причины в системе зажигания. Ее слабые звенья – высоковольтные провода и наконечники. Мультиметром проверяем сопротивление проводов: оно не должно превышать 1 кОм для первого и второго цилиндров, а для третьего и четвертого – 0,9 кОм. Показатель выше – меняем провода. Исключение – обрыв в заделке, когда ее легко восстановить. Затем проверяем сопротивление наконечников. Верхний предел – 5,6 кОм. Если он превышен, возможно, сгорел помехоподавляющий резистор наконечника. Для доступа к нему вывертываем из наконечника резьбовую втулку. Не потеряйте пружину и стержень! Резистор можно временно заменить плавким предохранителем на 8 А.

Двигатель по-прежнему дергается? Проверим свечи. Если их капризы вызваны тем, что в свечные колодцы попало масло, заменим прокладку клапанной крышки. Работать неудобно: крышка расположена высоко и почти вплотную к моторному щиту, а над ней – патрубок системы охлаждения. Кстати, не перепутайте при сборке провода катушек.

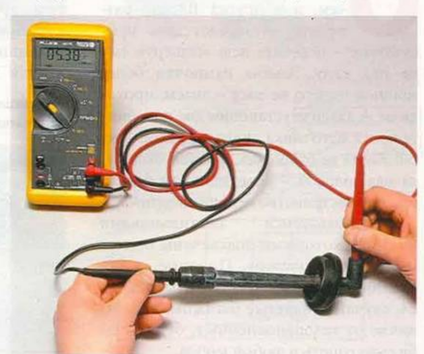
Плавают обороты холостого хода? Если излишне натянутый тросик приоткроет дроссельную заслонку всего на 3%, то в понимании ЭСУД это не холостой ход, а частичная нагрузка – блок управления начнет неверно корректировать процесс, обороты станут неустойчивыми. Вот почему между кронштейном и сектором заслонки тросик должен слегка провисать. Но лучше проверить холостой ход сканером. Подключаем его к диагностическому разъему, выбираем тип блока управления. В списке общих параметров нахо-



Диагностический разъем на прежнем месте, но для работы с ним нужен сканер.

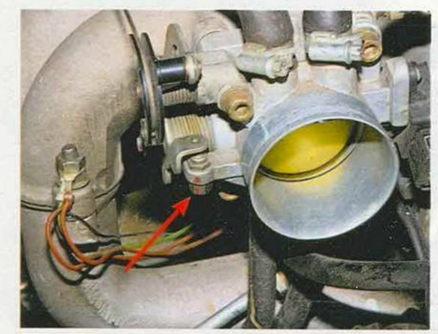
Сопротивление высоковольтных проводов: не более 1 кОм для первого и второго цилиндров и 0,9 кОм для третьего и четвертого.

Сопротивление наконечников проводов не должно превышать 5,6 кОм.



Виновник «бесконечного» сопротивления – сгоревший помехоподавляющий резистор.

Для доступа к резистору вывертываем из наконечника резьбовую втулку.



Если заводская настройка упорного винта заслонки нарушена, изменятся обороты холостого хода и показания сканера.

Регулятор холостого хода. Скопившиеся в нем отложения часто мешают выполнять команды блока.

дим *THR* – угол положения заслонки в процентах. (Режим холостого хода блок «помечает», опираясь на показания датчика положения заслонки. Их диапазон для холостого хода – от 0 до 1%.)

Если заводская настройка упорного винта заслонки изменена, минимальные обороты холостого хода и показания сканера тоже меняются. Для настройки снимаем дроссельный узел, отпускаем контргайку и вывертываем винт, пока заслонка не коснется стенки корпуса. Затем закручиваем винт, чтобы получить тонкую, как волос, полоску света, – и стопорим контргайкой. Этот просвет нужен, и он важен!

В том, что при торможении машины двигатель глохнет, часто виноваты отложения сажи и смол на кромках заслонки и внутренних стенках дроссельного узла. Они мешают поступлению воздуха через отрегулированный просвет, а его расход через регулятор холостого хода недостаточен для устойчивой работы двигателя. Удаляем отложения ветошью, смоченной в бензине, или жидкостью для чистки карбюраторов.

На машине с контроллером МИКАС-7.2 без нейтрализатора (есть и такой вариант) двигатель может глохнуть на холостом ходу, если смесь бедная. Тогда проверим газоанализатором состав выхлопных газов. Допускается концентрация СО на минимальных оборотах холостого хода 0,8 ± 0,2%. Если меньше (иначе говоря, смесь слишком бедна), корректируем ее состав с помощью сканера – увеличим значение параметра *RCOD*.

Остановка двигателя или медленное снижение оборотов (либо, наоборот, их скачкообразный рост) часто указывают на неисправность регулятора холостого хода, в механизме которого скопились отложения, мешающие четко выполнять команды блока управления. В таких случаях снимаем и промываем регулятор. Но это не всегда помогает – устройство капризное... Цена отечественного – 1,5–2 тысячи рублей, бошевского – 2,5–4 тысячи.

Полезно проверить сканером показания датчиков температуры охлаждающей жидкости и воздуха. Один датчик ввернут в корпус термостата, второй встроен в датчик массового расхода воздуха. После продолжительной стоянки показания должны быть практически одинаковы. Допустимы отклонения ± 3–4°С от показаний поверочного термометра.

Прежде чем сетовать на высокий расход топлива, вспомните о солидных размерах и массе «Патриота». Как объективно проверить расход? У автомобиля два бака. Двигатель питается от правого, а тот пополняется из левого с помощью струйного насоса, использующего энергию движения топлива в сливной магистрали. На ровной площадке заправим оба бака под пробку, совершим контрольную поездку, а затем заполним их вновь, точно замерив, сколько долили. Останется лишь вычислить удельный расход в литрах на сотню. Достоверно отражает исправность автомобиля расход на загородных трассах, а не в городских пробках: при скоростях 90–110 км/ч – около 15 л/100 км. Если он выше, ищем неисправности. Начнем с самого простого. Известно, что выбег автомобиля на ровном участке дороги со скорости 50 км/ч до остановки характеризует механические потери в ходовой части, влияющие на потребление топлива. Выбег исправного «Патриота» по ровной дороге – в среднем не менее 600 м. Если у вашей машины он меньше, проверьте давление в шинах, состояние подвески и тормозов, углы установки колес. Неравномерный износ шин, курсовая неустойчивость машины, ее стремление уйти в сторону, недостаточный выбег – все это распространенные спутники повышенного расхода топлива. Но не все, и в дальнейшем мы поговорим о них. **ЗР**

Спорный момент

Интернет полон споров на тему надежности «Форда-Фокус». Аргументы сторон выслушал Игорь Козлов. Фото Константина Якубова.

РОССИЯ – ИСПАНИЯ – 2:0

Как только во Всеволожске начали собирать «Фокус», он стал самой популярной иномаркой на нашем рынке. Называть машину отечественной все еще непривычно, в том числе и потому, что качество сборки не по-нашему высокое. «Форд» и сам признал, что русские умеют работать не хуже европейцев. Например, на седанах испанской сборки нередко отслаивалась краска на крышке багажника, а у наших – нет! Или, скажем, у «испанцев» плохо держались накладки оконных рамок дверей и уголки перед наружными зеркалами – нередко струя воды при мойке под давлением отрывала их... (Справедливости ради отметим, что и на наших машинах такое случалось.) Однако есть и общие болячки.

На тех же седанах нередко переламывается проводка в крышке багажника – электрозамок остается без питания, открыть крышку становится непросто. Конечно, можно проникнуть в багажник через салон и восстановить проводку – так зачастую поступают дилеры. А можно извлечь 20 пистонов обивки и, вынув ее, открыть замок шилом. Но надо знать, на что нажимать! Завод постоянно совершенствует жгут, однако, судя по результатам, эта задача не имеет решения.

Нередко отказывают фонари освещения номерного знака. С этим уж как повезет, ведь модификаций плафонов было по меньшей мере пять. Одни более удачной конструкции, другие – менее. И кнопка открывания багажника осталась слабым местом. Причина та же, что и в случае с плафонами, – негерметичность.

На многих авто, выпущенных с февраля по август 2008 года, облезал хром с декоративных деталей кузова. Дефект устранили, но неприятный осадок у владельцев остался.

Одно время лопался усилитель капота – меняли по гарантии на новый капот. Продать такую машину сложнее – возможно, придется доказывать ее безаварийное прошлое. Вопреки предположениям скептиков, отказов личинок замка капота было ничтожно мало. Но сам замок сбоит нередко. Виной всему грязь, которая забивается в зазоры телескопической тяги и сковывает ее. Решетка радиатора, где стоит личинка, постоянно «дышит», тяга постепенно сжимается и выскакивает из шарниров. Открыть капот все же можно – были бы длинные руки и ключ «на 10». Или можно воспользоваться проволочным крючком… Впрочем, не станем раскрывать всех секретов.

ГРАНИЦЫ ИНТЕЛЛЕКТА

А вот вскрыть двери чужаку куда сложнее, уж тем более запустить двигатель. Не случайно в Европе «Форд» входит в десятку самых взломоустойчивых. Обмануть мультиплекс дело непростое: в машине минимум 15 модулей, общающихся меж собой по CAN-шине. И пусть за противодействие взлому ответственны не все, но и пары «умников» достаточно, чтобы противостоять злодеям. Поэтому ставить дополнительную сигнализацию особого смысла нет. Наоборот – именно из-за нее зачастую появляются сбои в электронике, вычислить которые весьма непросто. Прочие неприятности могут возникнуть из-за небрежного ремонта – то ли слесари разъем ненадежно соединят, то ли некорректно «обучат» какой-нибудь чужеродный блок.

Штатные блоки глючат очень редко, но случается. Например, автоматические стеклоподъемники могут «за-

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

• **2004** Дебют «Форда-Фокус» второго поколения (заводской индекс C307). Кузова: седан, 3- или 5-дверный хэтчбек, универсал. Двигатели: бензиновые – Р4, 1,4 л, 59 кВт/80 л.с.; 1,6 л, 74 кВт/100 л.с.; 1,6 л, 85 кВт/115 л.с.; 1,8 л, 92 кВт/125 л.с.; 2,0 л, 107 кВт/145 л.с.; Р5, 2,5 л, 166 кВт/225 л.с. (с турбонаддувом, для версии ST); дизельные с турбонаддувом – Р4, 1,6 л, 66 кВт/90 л.с.; 1,6 л, 80 кВт/109 л.с.; 1,8 л, 84 кВт/115 л.с.; 2,0 л, 81 кВт/110 л.с.; 2,0 л, 100 кВт/136 л.с. Привод передний, М5, М6 или А4.
Крэш-тест EuroNCAP: 16 баллов за фронтальный удар и 18 – за боковой (наивысший результат). Итог: пять звезд.

• **2005** Начало сборки модели во Всеволожске.

• **2006** Появление версии купе-кабриолет.

• **2007** Рестайлинг. Изменились: радиаторная решетка, оптика, бамперы, передние крылья, капот, панель приборов, центральная консоль, материалы и оформление отделки салона. Незначительной модернизации подверглись двигатели.
Крэш-тест NHTSA: «отлично», высшая оценка.

• **2008** Версия RS с бензиновым двигателем Р5, 2,5 л, 221 кВт/300 л.с.
Крэш-тест IIHS: «хорошо», высшая оценка.

быть» крайние положения. Делаем так: вынимаем предохранитель из цепи и спустя минут двадцать возвращаем его на место. Опускаем, а затем поднимаем стекло до упора и удерживаем клавишу еще несколько секунд. И так с каждым стеклоподъемником. Если не помогло, то лишь умелец догадается, что надо перевернуть шестерню с датчиком Холла на 180 градусов, после чего механизм обретет память.

Бывало, что актюаторы центрального замка начинали хрустеть. Это гарантийный случай, так что механизмы вам обязаны заменить.

ЧТОБЫ ЭЛЕКТРОНИКА НЕ УМНИЧАЛА

Алюминиевые блоки цилиндров одноразовые, то есть ремонту не подлежат, потому при износе цилиндропоршневой группы блок приходится менять. Чтобы замену отдалить, не экономьте на масле и тем более на воздушных фильтрах! Хотя по регламенту периодичность ТО определена в 20 тысяч км, масло рекомендуем обновлять почаще и всякий раз проверять, цел ли фильтр. Пыль во впускном коллекторе после фильтра – верный признак дырявой шторы или неправильно установленного фильтроэлемента.

Еще одна забота – придется периодически промывать дроссельный узел. Но не по рекомендации дилера (бывает, он завышает требования), а лишь по надобности. Например, если мотор стал хуже пускаться или неустойчиво работает на переходных режимах. Учтите, что отсоединять разъем от узла можно только при выключенном зажигании, выждав после этого минут двадцать – пока заслонка не прекратит калибровку (перестанет жужжать). После работ загорится *Check Engine*, но пусть вас сигнал не пугает. Если все собрали как положено, то спустя три (иногда четыре) полных цикла прогрева-остывания табло погаснет. А через 40 циклов сотрется ошибка и в долговременной памяти контроллера. На форумах в Интернете высказывают мнение, что заслонка будет загрязняться реже, если заглушить клапан EGR. Знайте, это не панацея даже для «убитых» моторов.

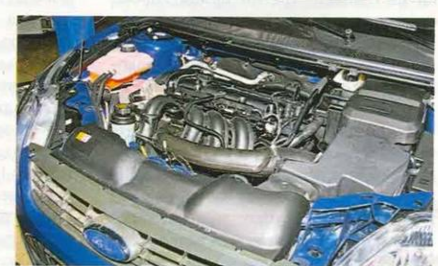
У машин первых годов выпуска порой подтекают резьбовые заглушки каналов охлаждения в головке блока. Это – беда: вывернуть копеечные (28 рублей за штуку) детальки не так-то просто – прикипают намертво! Многие дилеры меняют из-за этого головку – понятно, им думать невыгодно. А способ-то есть, и куда более

Так выглядел салон до рестайлинга. «Скрутить» данные пробега непросто, ведь перепайкой чипа в щитке приборов дилерский сканер не обманешь.

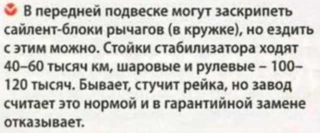
Подсветка приборов после рестайлинга сменила зеленый цвет на красный. Иная центральная консоль. Других отличий немного.

Жгут крышки багажника седана (показан стрелкой) по-прежнему ненадежен.

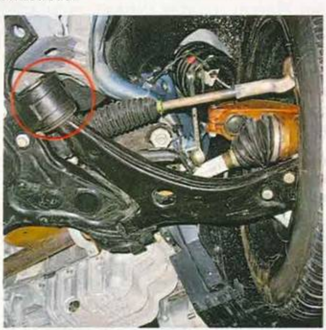
У бензинового мотора 1,6 л ременный привод ГРМ – не забывайте менять вовремя! Как правило, у таких версий нет одеяла изнутри капота, из-за чего в дождь нередко заливает свечные колодцы.



Двигатель 1,8 л внешне не отличишь от 2-литрового. Но по качеству работы электронные блоки управления различаются ощутимо: в программах тех, что работают с 1,8, явно больше ошибок.



В передней подвеске могут заскрипеть сайлент-блоки рычагов (в кружке), но ездить с этим можно. Стойки стабилизатора ходят 40–60 тысяч км, шаровые и рулевые – 100–120 тысяч. Бывает, стучит рейка, но завод считает это нормой и в гарантийной замене отказывает.



На этой головке поменять подтекающую заглушку рубашки охлаждения (показана стрелкой) удалось сравнительно легко – редкая удача.

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	600
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	1410
Замена ремня ГРМ	5840
Промывка узла дроссельной заслонки	1210
Замена бензонасоса	3220
Замена сцепления	9670
Замена стоек переднего стабилизатора	1210
Замена передней/задней ступицы в сборе с подшипником	2820/1210
Замена тормозных колодок передних/задних дисковых (барабанных)	980/980 (1400)
Регулировка углов установки колес	2010
Нормочас	1400–2010*

*В зависимости от работ.

СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРА

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	7680/23 830
Накладка бампера переднего/заднего	16 520/17 620
Блок-фара/фонарь	6230/2670
Капот	15 750
Фильтры масляный/воздушный/салонный	360/970/930
Приводной вал правый/левый	32 250/30 720
Поликлиновые ремни с натяжителем и крепежом	5540
Опорный подшипник передней стойки	690
Шаровая опора в комплекте с крепежом	2470
Рулевая тяга в сборе с наконечником	5380
Продольные рычаги задней подвески в сборе с сайлент-блоками	16 660

дешевый! Сняв «голову», хорошенько и жестко обстукиваем заглушки вдоль оси, после чего, как правило, их удается стронуть. Иначе – высверливаем заподлицо с резьбой и удаляем ее остатки из головки. Третий прием хорош, если «в хозяйстве все запущено»: высверливаем большее отверстие, нарезаем новую резьбу и заказываем у знакомого токаря новые заглушки.

На автомобиле с бензиновым 1,6-литровым мотором следите за П-образной трубкой кондиционера – на ней могут появиться трещины в месте заделки. В 2008 году завод изменил конфигурацию трубки, и дефект после этого стал проявляться редко. Если при прогреве двигателя зимой слышите посвистывание из-под капота, значит, проскальзывает ремень генератора. Пощадите его – отключите электрообогрев стекол и зеркал, который при горящей «снежинке» на щитке приборов включается сам. А чтобы впредь электроника не умничала, можно заблокировать функцию автоматического включения обогрева. Правда, для этого нужно иметь сканер, иначе придется ехать к дилеру.

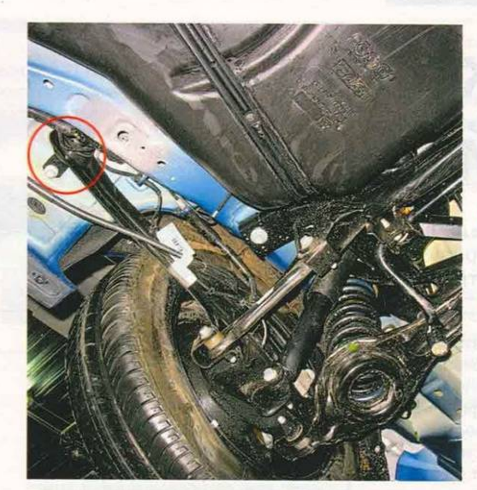
На выпущенных с 2008-го по июль 2009 года машинах с бензиновыми моторами 1,8 и 2,0 л этот прием не помогает. Здесь меняют натяжной ролик – ставят хорошо зарекомендовавшее себя устройство старого образца (оно с автоматом натяжителя), но почему-то только на машины испанской и немецкой сборок – российские в эту компанию не попали. Да и меняют пожлобски: ролик с натяжителем и болтами за счет заведения, а ремни оплачивает клиент! Пожалуйте в кассу 4000 рублей.

Прошивки контроллера бензинового 1,8-литрового двигателя, мягко скажем, неудачные. Завод об этом знает и постоянно совершенствует программу, но что-то не получается. Поначалу мотор плохо тянул, пока окончательно не прогревался, потом стали плавать обороты при движении накатом (в варианте с МКП), а в третьем случае машина отказывалась тормозить двигателем. К тому же дергалась при движении

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ МАШИН НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

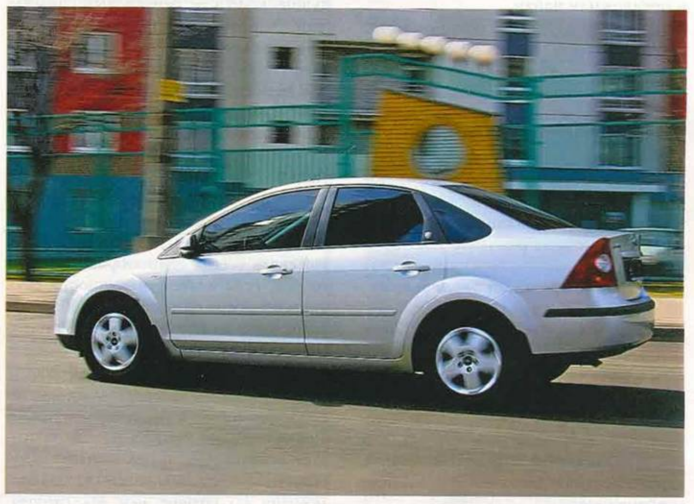
Затраты*	Стоимость, руб.	
	1,6 МКП	2,0 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	408 420	494 280
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	50 340	35 350
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Стойки стабилизатора передней подвески (две замены)	8910	
Опорные подшипники стоек передней подвески	4800	
Шаровые опоры передней подвески	11 780	
Передние ступицы в сборе	16 450	
Ступица заднего колеса	9520	
Рулевые тяги в сборе с наконечниками	17 610	
Сцепление	33 060	–
Тормозные диски и колодки передние	11 890	
Тормозные колодки передние (две замены)	9180	
Тормозные диски и колодки задние	–	10 260
Тормозные колодки задние (дисковый механизм)	–	4180
Тормозные колодки задние (барабанный механизм)	7400	–
ИТОГО	**589 360**	**634 210**
Средняя цена пятилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	328 000	395 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	261 360	239 210
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	8,7	11,2
Расходы на топливо (А95, 25 руб./л)	163 130	210 000
Стоимость 1 км пробега***	5,65	5,98
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Продольные рычаги задней подвески	22 610	
Топливный насос	26 760	
Ремонт проводки багажника	2010	
Ремонт АКП (средняя цена)	–	80 000

*Цены на январь 2010 года. **Без учета шин, инфляции и ДТП.
***С учетом расходов на топливо.



Опорные подшипники стоек претерпели не одну модернизацию, но надежностью, как и ступичные, не блещут.

В задней многорычажке следите за сайлент-блоками продольных рычагов (в кружке), их можно позаимствовать у близняшки – «Мазды-3». Стойки стабилизатора могут быть двух типов: с шаровыми шарнирами и без них (на втулках). Вторые служат дольше, но учтите, что стойки не взаимозаменяемы.



внатяг, а горячий мотор стал хуже заводиться. В общем, ждем четвертую прошивку... Американцы, наверное, тоже ждут, ведь на их рынок авто с мотором 1,8 л до сих пор не поставляют.

У двигателей объемом 1,6 и 2,0 л тоже есть слабые места в программах, но они менее заметны.

ГРЯЗЬ ВИНОВАТА

Ресурс сцепления сильно зависит от стиля вождения... и от партии комплектующих: в одном случае ходит 150 тысяч км, в другом – накладки ведомого диска разваливаются к пяти тысячам.

На МКП одно время дефект проявлялся так: при сбросе газа самопроизвольно выключалась вторая или третья передача. Если не помогала регулировка тросов управления, дилеры меняли муфты передач, как правило, по гарантии.

Случается, и автомат ломается, причем, что удивительно, чаще, чем у «Мазды» (коробки обеих машин ничем друг от друга не отличаются). Похоже, японцы собирают агрегаты для себя лучше, чем на сторону. Благо, коробка ремонтопригодна, к тому же механики изучили ее досконально.

Подшипники делает фирма SKF, и к ней у владельцев «фокусов» есть претензии. Еще бы, то заскрипят опоры стоек, то загудят ступицы или промежуточная опора правого привода. Заподозрить столь солидную фирму в измене традициям высокого качества трудно. Говорят, наша грязь, мол, во всем виновата.

Статистика по подвескам, рулевому управлению и тормозам дает противоречивые данные: одни и те же узлы и детали ходят по-разному. Возможно, все дело в отношении владельца к автомобилю – юные обладатели «фокусов» зачастую не знают жалости к своим машинам и гоняют их, ничем себя не ограничивая. Но тогда любой дремлющий до поры дефект обязательно проснется. **ЗР**

Благодарим компанию «Major на 47 км МКАД» за помощь в подготовке материала.

Один красный, другой синий

Отличный ответ на задачу № 23 «Ошибка» принес Алексею Селютину из Омска приз от НПТК «Супротек» – комплект составов для обработки двигателя и трансмиссии.

Задача, на первый взгляд, незатейлива: некие вольные художники настолько увлеклись вычерчиванием графиков крутящего момента и мощности двух двигателей, что допустили несколько существенных ошибок. Вот их-то мы и предложили найти.

Не скроем – хотели прощупать сегодняшний уровень технической подготовки автолюбителей.

Один ошибки увидит сразу, другой – после анализа кривых. К нам пришло немало писем от истинных знатоков автомобиля! Однако заблуждающихся больше. Многие не подозревают о прямой связи между крутящим моментом и мощностью – отсюда и не замечают режущие глаз проколы в графиках. Но рассуждают красиво! Например: *«Один двигатель явно бензиновый, а другой – дизельный»*, *«Первый мотор – для спорта, второй – для деревни»*, *«Этот – с наддувом, а тот – атмосферный»*, *«Тут фазы ГРМ жесткие, а там – регулируемые»*... Некоторые бросились доказывать, что неверны формы кривых: что это, мол, за горбы и впадины – такие характеристики двигателя в принципе невозможны.

Да, если открыть учебник, то в нем изменение мощности бензинового двигателя по оборотам обычно изображают плавной линией, которая сначала монотонно поднимается, затем начинает все больше отклоняться, достигает вершины – и дальше плавно спадает. Фокус в том, что с ростом оборотов меняется массовое наполнение цилиндров, возникают всевозможные потери и так далее. Для бесхитростного двигателя это верно, но внешние скоростные характеристики современных двигателей зачастую выглядят более замысловато. Например, у сегодняшних моторов ВАЗа они, мягко говоря, не совсем такие, как в учебниках. Наш художник, работавший над графиками, постарался ввести в заблуждение: на картинке есть вопиющие ляпы! Взгляните: при 5000 об/мин мощности равны, а крутящие моменты различаются почти на 25 Н·м. Подобного быть никак не может!

Какой бы двигатель ни крутил ведущие колеса – бензиновый, дизельный, паровой, газотурбинный, электрический, – связь между мощностью **N** и крутящим моментом **M** незыблема: **N = M·n**, где **n** – число оборотов коленвала. Нужно только учитывать, в каких единицах измеряются параметры. Если мощность в киловаттах – кВт, крутящий момент в ньютон-метрах – Н·м, а **n** – в об/мин, то **N = n·M/9555,2**. Если параметры указаны в старых единицах (л.с., кгс·м, об/мин), то **N = n·M/716,2**. Но связь всегда **единообразна**! Иначе говоря, если значения мощности двух двигателей при одних и тех же оборотах совпадают, то и параметры крутящего момента будут одинаковы.

Цитируем победителя: *«В задаче мощности N_1 и N_2 при 5000 об/мин совпадают, но M_1 и M_2 различаются...»*. Правильно, эта ошибка просто бросается в глаза. Цитируем дальше: *«При оборотах менее 5800 об/мин крутящий момент M_2 больше, чем M_1, следовательно, и мощность N_2 в том же диапазоне оборотов должна быть больше, чем N_1»*. Далее: *«С 5800 до 6400 об/мин графики моментов совпадают, значит, и графики мощностей обязаны совпадать»*.

Победитель, как и некоторые другие знатоки, детально проанализировал графики – и нашел еще немало ляпов. В сущности, на графиках почти нет точек, при которых **M** и **N** соотносятся правильно. Кстати, читатели отмечают, что при правильном построении графика, с началом координатных осей от нуля, проверить достоверность кривых позволяют и другие приемы. Если из начала координат провести прямую, касательную к кривой **N**, то угол наклона этой прямой к горизонтальной оси максимальный, а его тангенс указывает на величину крутящего момента. В данном случае момент максимальный. Любая прямая справа от первой пересекает кривую **N** уже при меньшем моменте. Если пересекает в двух точках и более, то на этих режимах крутящий момент **один и тот же**, а вот значения мощности **разные** – они ведь пропорциональны оборотам!

Подобный анализ, даже без привлечения высшей математики, вполне доступен большинству из вас – были бы под рукой карандаш с линейкой и стремление понять эти закономерности! **ЗР**

Поздравляем Алексея Селютина с победой!

ЗАДАЧА № 26

НА ПИКЕ ЗИМЫ

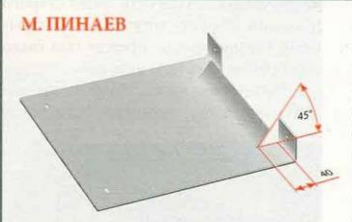
«Собираюсь на инструментальный контроль. Машину уже подготовил, но, вынужден признаться, многого не понимаю, потому и деньги из заначки на всякий случай достал. Однажды с телеэкрана майор ГИБДД убеждал: зимой, мол, особого внимания требуют тормоза. Но я так и не понял, что зимой важнее – общая эффективность тормозов или равномерность тормозных сил на правом и левом колесах? А главное – при чем тут зима?! Объясните, коллеги!»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 марта 2010 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Ответ найдете в майском номере ЗР.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

За усовершенствование защиты картера ВАЗ-2109 компания «Авто-Новь» дарит Михаилу Пинаеву из Лобни (Московская область) буксировочный трос-рулетку. Москвич Виктор Жаворонков за самодельный ключ, упрощающий замену лампочек в «Хёндай-Гетц», получает от южнокорейской компании SK Energy канистру масла ZIC.

М. ПИНАЕВ



Защита картера моего ВАЗ-2109, как и другие ей подобные, имела недостаток: в движении по бездорожью задним ходом кромка такого щита, словно отвал бульдозера, нагребала грунт или снег. Или же упиралась в корень дерева, камень... Словом, машина почти сразу останавливалась намертво. Пластину щита я доработал, как показано на рисунке. Возле задних креплений сделал два пропила длиной по 40 мм и, даже не снимая щит, газовым ключом отогнул кромку кверху под углом примерно 45 градусов. Теперь при движении задним ходом щит скользит по неровностям, как широкая лыжа.

В. ЖАВОРОНКОВ

На «Хёндай-Гетц» 2007 года выпуска менять лампы габаритного света передних фар непросто – приходится вынимать их патроны. Инструкция рекомендует для этого снимать фары, но демонтировать их сложно и трудоемко. Чтобы упростить дело, я изготовил спецключ, которым даже на ощупь несложно зацепить патрон лампы и извлечь его из корпуса фары. Ключ сделал из полосы дюраля толщиной 2 мм и шириной 20 мм. На отогнутом конце выпилил вилку с захватом прямоугольной формы размером 8 на 12 мм. Нащупать ею и вытащить патрон с лампой – минутное дело.

В. ГОРДЕЕВ, Пермский край

При регулировках зазоров в ГРМ двигателя и некоторых других операциях нужно выставлять коленвал в определенные положения. Сегодня на машинах пусковой рукоятки нет – обычно владелец поддомкрачивает ведущее колесо и, включив передачу, вращает коленвал. Одному работать неудобно. Чтобы не терять время и обойтись без помощника, я поворачиваю коленвал своего ВАЗ-2106 «щелчками» стартера. Включаю его кнопкой с двумя проводами: один соединяю с «плюсом» батареи, другой – с разъемом втягивающего реле.

П. АРТЕМКИН, Московская область

На «ФИАТе-Дукато» электророзетка и прикуриватель работают лишь при включенном зажигании. Эту схему несложно переделать. В блоках предохранителей я избавился от трех – F44, F52 в левом и F64 в правом, к нижним ножкам их гнезд подвел постоянный «плюс» через навесной предохранитель на 15 А. Теперь могу задействовать шинный компрессор, лампу-переноску и т. д., не включая зажигание. Аналогично можно изменить схему на большинстве других автомобилей.

А. ФОМИН, Торонто, Канада

У нас в Канаде нет-нет да и случаются морозы. Выходишь к машине – а личинка замка двери замерзла. Если под рукой нет зажигалки, спичек или размораживателя замков, как растопить лед внутри? Однажды меня выручил такой способ. Шнурок от ботинка привязал к ручке двери, обернул одним витком вокруг ключа зажигания (он же от замка двери) и, натянув шнурок, несколько раз энергично провел ключом вперед-назад. Трение настолько разогрело ключ, что, едва вставил его в личинку, он тут же растопил в ней лед.

А. БАНОВ, Самара

Датчик кислорода (лямбда-зонд), установленный в выпускной системе, по сути дела, сравнивает долю кислорода в отработавших газах и его содержание в атмосфере. Воздух попадает в датчик по миниатюрным каналам возле выхода жгута проводов. Эти воздушные каналы, на глаз почти незаметные, порой так закупориваются грязью, что датчик даже обедненную смесь оценивает как богатую – и двигатель начинает капризничать. Нередко для восстановления нормальной работы мотора бывает достаточно очистить снаружи датчик кислорода.

Эконом-класс

Club-NISSAN.ru

Интернет-клуб владельцев автомобилей «Ниссан» основан в 2004 году и насчитывает более 11 500 пользователей. На сайте 1 310 000 сообщений по 83 000 тем. Адрес в Интернете: www.club-nissan.ru. Советы в редакцию прислал Иван Ерезенко (на форуме – REPSOL).

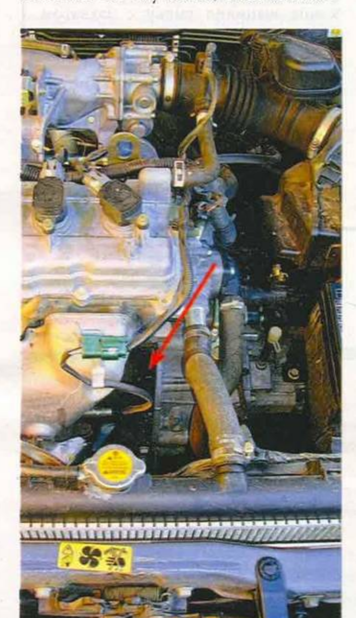
Большая часть советов форума посвящена «Алмере» с заводским индексом N16 – самой доступной машине С-класса в модельном ряду «Ниссана». Ее прекратили выпускать в 2006 году, и гарантия у самых последних машин уже закончилась. Вот владельцы и придумывают способы ремонта авто своими силами, причем такие, которые не потребуют больших расходов. Представляем лишь малую часть наработок клуба.

Беда «алмер» – слабые стекла противотуманок. Когда лопнут, не торопитесь раскошеливаться на новые фары – дорого. Оригинальные обойдутся в 4500 рублей за штуку, а отдельных стекол в продаже не найдете. Возьмите стекло от «Примеры» – идеально подходит, причем оно, как и родное, без рассеивателя. Поменять стекло совсем не сложно, особенно если хоть раз этим занимались. Все же напомним: снимаем фару и добиваем старое стекло, освобождая для острого ножа доступ к посадочному буртику. Срезаем под корень старое уплотнение с остатками осколков (будьте осторожны, можно пораниться!) и обезжириваем поверхность растворителем марки 650, 645 или ацетоном – они слегка растворяют пластик, оставляя его шершавым. Важно не перестараться, иначе весь корпус фары растворится, – смачиваем лишь слегка! Теперь наносим герметик, приклеиваем стекло и, положив фару стеклом вниз, «идем пить пиво». Через пару часов, когда герметик «встанет», установим фару на место. Порой результат настолько красив, что хочется повторить и поменять стекло на другой фаре.

На машинах после рестайлинга (с 2002 года) появились другие фары – с линзами в секциях ближнего света. Поменять лампочку в таких намного сложнее. Сняв крышку, многие владельцы по привычке пытаются снять разъем с лампы, а в итоге выламывают основание колбы линзы, которое едва держится на своем месте. Иной раз оно отламывается само по себе, от дорожной тряски. Склеить детали не всегда удается. Во-первых, здесь довольно высокая рабочая температура, которую не каждый клей выдерживает. Во-вторых, нужно очень точно сориентировать детали, чтобы нить лампы попала в фокус линзы. Нередко после ремонта фара становится «слепой»: при взгляде снаружи вроде светит, а сидящему за рулем дорогу не видно. Остается лишь менять недешевую фару целиком.

Наученные горьким опытом советуют менять лампу так: аккуратно отщелкнуть прижимную скобу лампы, отвести ее в сторону, обогнув проводку, и вынуть лампу из гнезда. И только тогда отсоединять колодку! Кстати, такой способ даже более удобный, поскольку позволяет покрепче ухватиться за лампу, чтобы преодолеть мощную хватку клемм разъема. Разумеется, за колбу новой лампы голыми руками браться нельзя – останутся жирные следы от пальцев и, обгорев, превратятся в коричневые разводы.

С дальним светом таких неприятностей не случается, хотя лампочки там стоят такие же, H7. Кстати, если в дороге перегорит лампа ближнего света, а запасной нет, можно поставить лампу из секции дальнего света.



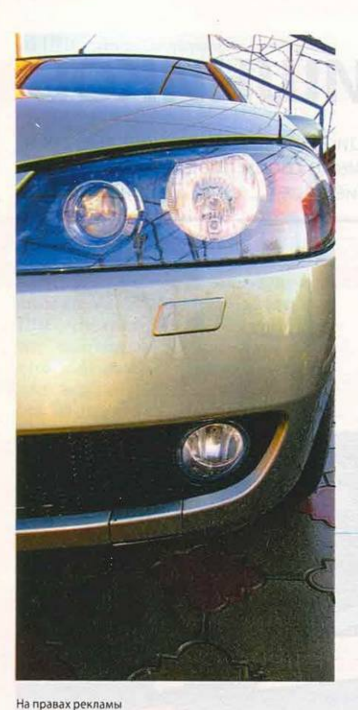
В 2005 году конструкцию фары поменяли, и подобные поломки больше не случались. Различить фары старого и нового образца можно по посадочному гнезду лампы: прежде оно было серебристым, а стало черным.

Штатный набалдашник рычага МКП очень быстро облезает, а чехол

Отражатель плафона снимаем аккуратно, чтобы не обломить защелки.

Чтобы не потерять номер на двигателе, очистите площадку, где он выбит, обезжирьте ее и покройте бесцветным лаком или «Мовилем». Не затягивайте, ведь нередко номер становится нечитаемым спустя пару лет.

Гайка антенны находится под потолочным плафоном.

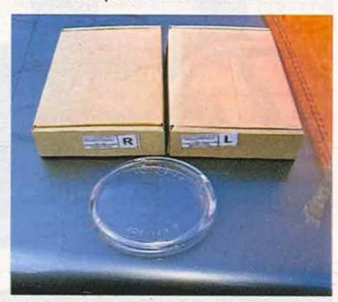


рычага протирается до дыр. Вместо них отлично подходит комплект от отечественной «Самары». Газовым ключом откручиваем старый набалдашник и снимаем с чехла проволочную рамку. Установив ее на новый чехол, надеваем его на посадочный буртик, после чего плотно вставляем набалдашник на рычаг. Смотрится не хуже оригинала!

Сломавшуюся штатную можно заменить антенной от «Калины» или

Углядеть, что на этой «Алмере» стекло противотуманки от «Примеры», практически невозможно.

Стекла противотуманок от «Примеры»: BR201-113R правое и BR201-113L левое.



«Шевроле-Нива». Отечественное изделие почти втрое дешевле, но работает ничуть не хуже. Чтобы снять обломок, извлекаем отражатель потолочного плафона, аккуратно подцепив его жалом отвертки, после чего точно так же поддеваем сам плафон и оставляем висеть его на проводке. Головкой «на 8» откручиваем гайку в крыше. Возможно, понадобится помощник – поддержать снаружи основание антенны, чтобы не проворачивалось. Теперь протираем посадочное место от грязи, обрабатываем «Мовилем» и ставим новую антенну. Дел-то на пять минут.

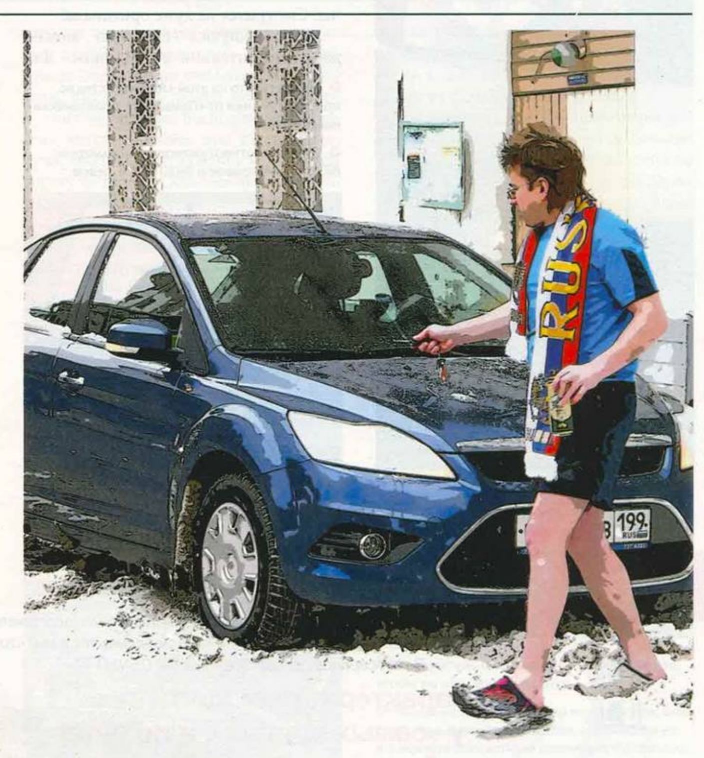
А этот простой совет пригодится владельцу любой машины. Чтобы при прогреве салона зимой стекла меньше потели, надо позаботиться об этом заранее. По окончании предыдущей поездки не спешите закрывать машину, дайте ей немного постоять с открытыми дверями или опущенными стеклами, чтобы салон выступился. Тогда поутру стекла останутся чистыми. **ЗР**

Если у других клубов есть интересные советы и они желают ими поделиться – адрес рубрики: ***ikozlov@zr.ru.***

Страшилка про гаишников

Так уж повелось, что в нашей стране родители пугают детей милиционером. Дескать, будешь себя плохо вести, придет дядя в форме и заберет тебя! Не иначе, служивые своим поведением вызывают чувство опаски, переходящее в страх. Очередное расследование ведет Сергей Смирнов.

Владислав смотрел футбольный матч со всеми «положенными» атрибутами – холодным пивом и чипсами. Когда матч уже близился к концу, на улице раздался сигнальный призыв его «Фокуса». За последнее время в районе было несколько случаев, когда хулиганы вскрывали машины и выносили все, что можно продать. Владислав рванул на улицу, словно заправский форвард, успев накинуть на плечи теплую куртку. Осмотрелся – все нормально, никто автомобилю не угрожает. Видимо, сигнализация сработала по какой-то иной причине... На всякий случай Владислав решил проверить салон машины. Открыл дверь – и в этот момент увидел, что во двор дома въехал автомобиль с синими мигалками.



ИНСПЕКТОРУ ВСЕ ПОНЯТНО

Зачем милиционеры ночью заехали во двор дома, неизвестно. То ли просто следили за порядком, то ли хулиганов ловили, но их «своевременное» явление дорого обошлось потом Владиславу. Двое с автоматами наперевес подошли к любителю футбола и потребовали предъявить документы. Владислав послушно протянул портмоне. Убедившись, что с документами все в порядке, милиционер уже хотел было вернуть документы, но передумал и втянул воздух носом.

– Вы что пили? – спросил бдительный страж порядка.

– Пиво пил, ведь футбол же сегодня! – не подозревая подвоха, ответил Влад. – Если не возражаете, я побежал, надеюсь досмотреть конец матча.

– Никуда вы не пойдете! Раз пили, значит, направим на освидетельствование! – строго заявил сержант и направился к своей машине.

Влад попытался объяснить суть дела, но милиционер уже вызывал кого-то по рации. Объяснения автовладельца его явно не интересовали. Затем патрульный тоном, не предполагающим возражений, предложил Владиславу сесть в машину и подождать, когда приедет экипаж ГИБДД. Он прибыл быстро, минут через двадцать. «Всегда бы так, – еще подумал Владислав. – Помнится, после аварии я в центре города ждал их появления шесть часов...» Инспектор ГАИ поговорил с милиционером и затем спросил у Владислава: «А почему вы отказываетесь проехать на освидетельствование?». Пришлось еще раз рассказать, как все произошло. «Понятно», – резюмировал инспектор... и принялся составлять протокол.

В объяснении Владислав написал, что выбежал на улицу проверить, почему сработала сигнализация, и затем подъехала машина ППС, а в «Фокус» он даже не садился. Но чего стоят объяснения обычного человека против двух рапортов сотрудников милиции? Владислав этого еще не знал, но все же на рассмотрение дела в судебном участке пришел с юристом. Будто чувствовал неладное...

САМЫЙ ГУМАННЫЙ СУД

К сожалению, я давно знаю, как чаще всего проходят подобные заседания, как выносятся решения. Поэтому сразу приготовил ходатайства о вызове в суд сотрудников ППС Платонова и Кухарчука, инспектора ДПС Фроловых и понятых, указанных в протоколах. И написал, что на самом деле никаких понятых не было в принципе. А сотрудников милиции необходимо допросить, чтобы показать суду всю несостоятельность обвинения. Ведь в момент, когда подъехала маши-

на ППС, никто не управлял автомобилем, мотор «Форда» даже не работал, то есть водителем Владислав не являлся. А статья 12.26 КоАП РФ предусматривает ответственность за отказ от медицинского освидетельствования именно для водителя! Влад согласно определению закона в тот момент был не более чем владельцем автомобиля.

Судья просмотрела материалы дела, ознакомилась с нашей позицией и согласилась вызвать инспектора ДПС. На следующем заседании офицер подтвердил, что не видел и поэтому не может утверждать, управлял или нет Владислав автомобилем. А протокол составил на основании рапортов постовых милиционеров. Тогда судья еще раз просмотрела дело и сказала, что вызывать кого-либо еще нет нужды – ей все понятно. Неужели вот так, с первого раза удалось добиться положительного решения? Оказывается, нет. Судья вынесла постановление, согласно которому Владислав за отказ от медицинского освидетельствования лишался права управления на полтора года! В обоснование такого решения лег известный, наверное, уже всем практикующим юристам принцип НОНД: «нет оснований не доверять» – показаниям людей в форме, конечно же...

Если сотрудник ГАИ, не приняв во внимание объяснения водителя, заполняет протокол, обязательно изложите в нем свое видение ситуации, приведите все доводы, обратите внимание на нестыковки в сведениях инспектора, а также внесите данные свидетелей. Мелочей тут нет и быть не может!

Честно говоря, на обжалование постановления в вышестоящем суде надежды было немного. Исходя из своей практики, могу сказать, что если в мировом суде не удалось добиться положительного решения, то особенно рассчитывать на справедливость районного судьи не приходится. И не потому, что все они изверги и недоучки: в силу загруженности мало кто из судей пытается вникнуть в суть «незначительного» дела («автомобильные», как правило, считаются именно такими). Решение проштамповывается – и всё. Не согласны? Можете обжаловать... Но на этот раз в районном суде к рассмотрению дела отнеслись серьезно. Судья, выслушав нашу позицию и внимательно просмотрев протоколы, решил постановление отменить, так как «не доказан факт управления Владиславом автомобилем». Поэтому и привлечение его по статье 12.26 к административной ответственности незаконно.

Надо бы радоваться, что удалось защитить человека и ему вернули права. Только вот огромное количество подобных дел заканчивается иначе – не в пользу граждан. Так что моя позиция остается неизменной – бороться до конца! Я не считаю всех без исключения водителей «розовыми и пушистыми», не призываю пересмотреть все подобные административные дела без исключения. Виновные должны понести наказание, но оно должно основываться на бесспорных доказательствах! А не на нелепых протоколах, которые составили люди в форме – видимо, лишь для галочки в отчете. **ЗР**

На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России – главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-полковник милиции Виктор Кирьянов.

1 Какое наказание грозит водителю «Газели» за перевозку груза массой 2000 кг, если ее грузоподъемность 1200 кг?

Владимир Громов, Краснодар

Согласно пункту 23.1 Правил дорожного движения Российской Федерации, масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства (ТС). Игнорирование этого требования влечет за собой ответственность по части 1 статьи 12.21 КоАП РФ (предупреждение или административный штраф в размере 100 рублей).

2 Сыну 11 лет, его рост 162 см, вес 68 кг. Детские кресла для «малышей» таких параметров не выпускают. Могу ли я возить сына без детского кресла?

Алексей Амелькин, Рязанская область

Пункт 22.9 ПДД РФ допускает использовать для детей до 12-летнего возраста иные устройства, позволяющие пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией ТС. Если с учетом физических параметров вашего ребенка такие устройства ему не требуются, можете пристегнуть его штатным ремнем безопасности. Учтите, что в этом случае его перевозка возможна только на заднем сиденье легкового автомобиля.

3 Обязан ли водитель предъявлять запасное колесо при прохождении техосмотра? Какие к запаске предъявляются требования – к рисунку протектора, размерности?

Игорь Кузьмин, Москва

Действующие нормативные правовые и технические акты не оговаривают обязательного наличия запасного колеса в ТС. Кроме того, не установлены требования к самому запасному колесу при его наличии. Таким образом, отсутствие этого колеса либо несоответствие его параметров штатному не может быть поводом для отказа в прохождении государственного технического осмотра.

4 Могу ли я установить дополнительные габаритные огни на автомобиль?

Александр Гребенников, Белгород

В соответствии с пунктом 3.1 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС (приложение к Основным положениям по допуску ТС к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения), эксплуатировать автомобиль нельзя, если количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют требованиям конструкции ТС.

5 Объясните, пожалуйста, какова зона действия знака «Ограничение максимальной скорости». В ГИБДД города Оса Пермского края считают, что если перекресток не обозначен дорожными знаками, то зона ограничения скорости на нем не прерывается. При этом ссылаются на положение ПДД о том, что «действие знаков не прерывается в местах выезда с прилегающих к дороге территорий и в местах пересечения (примыкания) с полевыми, лесными и другими второстепенными дорогами, перед которыми не установлены соответствующие знаки». Правы ли сотрудники ГИБДД?

Павел Меньшаков, Пермский край

Важно, о каком конкретно перекрестке идет речь. Согласно приложению 1 к Правилам дорожного движения, действие знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» не прерывается в местах выезда с прилегающих к дороге территорий и в местах пересечения (примыкания) с полевыми, лесными и другими второстепенными дорогами, перед которыми не установлены соответствующие знаки. Исчерпывающий перечень случаев, когда перекресток может не обозначаться знаками приоритета 2.1 (в населенном пункте) и 2.3.1–2.3.7 (вне населенного пункта), содержится в ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Так, эти знаки не обязательно устанавливать в случае пересечения дорог в разных уровнях, а также перед примыканием к дороге с твердым покрытием грунтовых дорог, выездов с прилегающих территорий. Причем только при условии, что перечисленные признаки прилегающих дорог могут распознать в любое время суток водители, которые едут по главной дороге. Если же на перекрестке знаки приоритета не установлены по иной причине, то действие знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» на нем прерывается.

6 Снял с учета автомобиль и получил транзитные номера. Срок их действия закончился, но продать

машину я не успел. Можно ли ездить с просроченными номерами?

Евгений Мальцев, Альметьевск

По вашему заявлению срок действия регистрационных знаков «Транзит» может быть продлен либо их заменят в подразделении Госавтоинспекции по месту нахождения ТС (приказ МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001). Если этого не сделать, то управлять транспортным средством нельзя. В противном случае вас привлекут к ответственности по части 1 статьи 12.1 КоАП РФ за управление ТС, не зарегистрированным в установленном порядке, в виде административного штрафа в размере 100 рублей.

7 Проживаю на Крайнем Севере. До ближайшего райцентра, где есть МРЭО, 350 км. Пришло время менять права. Могу ли я направить документы по почте и получить обратно оформленные права? Можно ли таким же образом получить международные права?

Михаил Шестаков, ХМАО

В соответствии с Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях ГИБДД МВД России (утверждена приказом МВД России от 20 июля 2000 года № 782), как национальное водительское удостоверение, так и международное выдаются под личную роспись в реестре выдачи водительских удостоверений или в заявлении (при автоматизированном изготовлении документов). Кроме того, подпись владельца должна вноситься в национальное водительское удостоверение до его ламинирования. Отсюда вывод: заменить национальное и получить международное водительское удостоверение по почте нельзя.

8 На ВАЗ-2108 родной двигатель был изношенный, я самостоятельно заменил таким же новым. Необходимые документы на него имеются, однако замену еще не оформил, при этом на машине езжу. Какой штраф мне грозит?

Андрей Суханов, Самара

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 12 августа 1994 года № 938, вам следовало изменить регистрационные данные ТС в Госавтоинспекции в течение пяти суток после замены двигателя. Поскольку вы этого не сделали, то можете быть привлечены к ответственности за нарушение правил государственной регистрации ТС по статье 19.22 КоАП РФ (предупреждение или административный штраф в размере 100 рублей). Кроме того, согласно Положению о ГИБДД МВД России (утверждено указом Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711) такой факт служит основанием для запрещения эксплуатации ТС, в том числе путем отказа в проведении государственного технического осмотра.

9 У меня «Ленд-Ровер Дискавери» с максимальной разрешенной массой 3230 кг. Собираюсь приобрести прицеп для перевозки катера, но тогда общая масса автопоезда превысит 3500 кг. Могу ли я управлять таким автопоездом, имея «грузовую» категорию Е?

Евгений Золотарев, Москва

Не можете. Поскольку суммарная разрешенная максимальная масса автопоезда превысит 3500 кг, вам необходимо, в соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений (утверждены постановлением Правительства РФ от 15 декабря 1999 года № 1396), получить право на управление соответствующей категорией ТС. Иными словами, требуется водительское удостоверение с разрешающей отметкой «Е к В». Чтобы его получить, понадобится пройти переподготовку в образовательной организации (автошкола) и сдать практический экзамен в Госавтоинспекции.

10 Вправе ли инспектор ДПС требовать у меня копию трудового договора в качестве документа, подтверждающего право владения, или пользования, или распоряжения транспортным средством, при наличии надлежащим образом оформленного путевого листа?

Алексей Рябко, Ростов

Путевой лист выдается в соответствии с федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Учитывая, что путевой лист содержит полный объем сведений, необходимых для идентификации как водителя, так и нанявшего его юридического лица (владельца ТС), он в полной мере выполняет функции документа, подтверждающего право пользования или распоряжения ТС. Следовательно, требование сотрудника Госавтоинспекции о предъявлении копии трудового договора неправомерно, поэтому может быть обжаловано в установленном порядке.

ОСАГО без износа

ОСАГО уже шесть лет помогает потерпевшим получить компенсацию после аварии. Или не помогает – бывает и такое. Но больше всего нареканий вызывает то, что выплаченные суммы не покрывают расходов на ремонт. В причинах недовольства разбирался Сергей Смирнов.

ИЗНОШЕННЫЕ ПРАВИЛА

Итак, суть большинства жалоб на страховые компании: денег, полученных по ОСАГО, не хватает на полноценный ремонт. Проблема в следующем. Страховые компании определяют сумму ущерба по специальным правилам, где записано: при определении размера восстановительных расходов учитывается износ деталей (пункт 63 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств; утверждены постановлением Правительства РФ от 07.05.2003 года № 263). Другими словами, чем старше автомобиль, тем меньше денег заплатит страховая компания. Именно это положение и не дает большинству потерпевших отремонтировать поврежденные автомобили на деньги, полученные по страховке. Новый бампер взамен разбитого на пятилетний автомобиль? Не положено! Ведь старый стал за эти годы дешевле вполовину; значит, такой и нужно искать для замены. Только где его взять? Вот и приходится пострадавшим доплачивать свои кровные для покупки новой детали. Я здесь не рассматриваю случаи возможного мошенничества – это другая тема. Но насколько вообще законно такое положение?

КТО ВАЖНЕЕ?

Вообще-то, закон закрепляет за потерпевшими право полного возмещения убытков (статьи 15 и 1064 Гражданского кодекса РФ). То есть потерпевший вправе требовать компенсации всех расходов, необходимых для ремонта автомобиля. Возмещение ущерба в рамках ОСАГО должно производиться на основании федерального закона от 25.04.2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и принятых позже (но в соответствии с этим же законом) Правил ОСАГО. В законе «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» не предусмотрено ограничение страховой выплаты в связи с состоянием, в котором находилось имущество на момент причинения вреда. То есть страховая выплата по ОСАГО должна производиться без учета износа. Но при этом в Правилах ОСАГО появился злосчастный пункт про износ! Выходит, это положение противоречит закону. Но, похоже, такая ситуация вполне устраивает страховщиков, и при расчетах они пользуются именно Правилами – в таком случае им надо платить меньше.

СУДЕБНО-СТРАХОВОЙ СОЮЗ

Вынужден констатировать: суды общей юрисдикции, где рассматривают споры между автовладельцами и страховщиками, в большинстве случаев занимают позицию последних. Так уж повелось на практике, и такую точку зрения поддержал Верховный суд (решение ВС РФ от 25.11.2003 года № ГКПИ03-1266). Суд указал, что положения пункта 63 Правил ОСАГО о необходимости учета износа деталей полностью соответствуют требованиям статьи 15 ГК РФ, поскольку позволяют… «потерпевшему отремонтировать автомобиль и исключить обогащение с его стороны». Честно говоря, с точки зрения обычного человека, решение абсурдное. Как можно отремонтировать автомобиль, если вместо необходимых, к примеру, 100 тысяч рублей страховая компания выплачивает половину? А если поставить новые детали подвески вместо изуродованных в аварии – выходит, водитель при этом обогатится? И еще: учел ли суд, что установка бэушных деталей противоречит другому закону – «О безопасности дорожного движения»?

Словом, решение ВС вызывает немало вопросов. Поэтому даже не все суды (!) занимают такую же позицию. И нередко принимают решения в пользу автовладельцев. Не так давно мне удалось добиться взыскания со страховой компании выплаты без учета износа (ЗР, 2009, № 10). Поэтому попытаюсь изложить свои доводы для тех, кто окажется в сходной ситуации.

Президиум Высшего арбитражного суда Российской Федерации (ВАС РФ) пришел к выводу, что страховое возмещение по ОСАГО должно выплачиваться без учета износа (постановление Президиума ВАС РФ от 20.02.2007 года № 13377/06). Поводом для этого стал спор между двумя страховыми компаниями о взыскании ущерба, причиненного застрахованным лицом. ВАС как раз руководствовался положениями закона (он принят Госдумой), как акта, имеющего большую юридическую силу по сравнению с Правилами (утверждены Правительством РФ), и удовлетворил требование страховой компании о возмещении ущерба в размере стоимости ремонта автомобиля без учета его износа. Правда, это постановление обязательно к исполнению только в арбитражных судах (они решают споры между юридическими лицами), но никто не запрещает применять его «по аналогии». В таком случае появляются шансы реально отстоять свои интересы и в судах общей юрисдикции.

Как я уже говорил, мне уже удавалось сделать это, причем дважды. Поэтому советую читателям, у которых возникли аналогичные споры со страховыми компаниями, требовать выплаты без учета износа, не бояться отстаивать свои права в суде. ЗР

В законе об ОСАГО не предусмотрено ограничение страховой выплаты в связи с состоянием, в котором находилось имущество на момент причинения вреда. То есть страховая выплата должна производиться без учета износа!

Кому нужны нормы Евро

Россия должна была полностью перейти на бензин, соответствующий требованиям Евро III, еще с 1 января 2008 года, однако сроки переносятся уже третий раз. Похоже, не последний. Почему это происходит, выяснял Игорь Моржаретто.

ПОЛВЕКА – НЕ ВОЗРАСТ

Встретить 2008 год с высокооктановым топливом предписала Госдума принятым ею техрегламентом «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории РФ, вредных (загрязняющих) веществ». Уже тогда специалисты считали, что уложиться в такие сроки, скорее всего, не удастся. Так и случилось – специальным распоряжением правительства дата была передвинута на год, потом еще раз.

Сейчас назначен новый рубеж: с 2011 года перейти на выпуск автомобильного бензина не ниже Евро III, с 2012-го – не ниже Евро IV, с 2014-го – и вовсе Евро V. Будет ли он соблюден, никто не поручится. Но одно уже ясно: нефтяные компании готовы бороться за их перенос.

Понятно, у них свой интерес. И своя правда. Износ оборудования на российских НПЗ сегодня, по оценке Министерства энергетики, достигает 80%. Возраст основных технологических установок превышает 30 лет, а у иных еще более солидный (всего два крупных завода из 27 работают менее 40 лет, а 12 заводов эксплуатируются более 60 лет!). Какое там «евро» – всю свою жизнь некоторые НПЗ занимались выпуском мазута (который продолжают по сей день по бросовым ценам продавать за рубеж, где его используют как сырье для дальнейшей переработки)! Словом, российские нефтезаводы капитально изношены. Это не значит, что комплекс заброшен. На некоторых заводах в последние годы проведена реконструкция, владельцы занимались обновлением оборудования и технологической базы. Построено в России и несколько современных мини-НПЗ. Но они погоду на рынке не делают.

Словом, для того, чтобы выпускать продукцию, соответствующую техрегламенту, необходима тотальная модернизация большей части существующих мощностей (или создание новых). По подсчетам специалистов компании ЛУКОЙЛ, на реконструкцию понадобится не менее 50 млрд. долларов и шесть-семь лет ударной работы. Так что наладить производство топлива необходимых классов в за-

го требованиям Евро IV. И что? Спрос на него предъявили только в мегаполисах и на основных федеральных трассах Европейской части России. Ведь литр такой солярки на целый рубль дороже обыкновенной… В итоге большая часть современного топлива остается невостребованной – и ее отправляют на экспорт.

Словом, вкладываться в новые технологии нефтяники не спешат. Тем более что государство, на словах выступая за создание инновационной экономики, на деле никак не поощряет обновление НПЗ. Более того, принимаются неожиданные решения – например, обнулить экспортные пошлины на нефть, добытую в восточных регионах страны. В таком случае вообще нет смысла тратиться на переработку нефти – выгоднее гнать ее прямо за рубеж.

Но это только часть проблемы. «В настоящее время 60,5% производимого в России автомобильного топлива представлено маркой Евро II, – заявил недавно президент Союза нефтегазопромышленников России Геннадий Шмаль. – А треть вообще трудно назвать бензином какой-либо марки».

ное горючее и на фирменных заправках. По данным президента Российского топливного союза Евгения Аркуши, в России 80-го бензина производят на 5 млн. т больше, чем потребляют. Понятно, что он никуда не исчезает, а путем несложных манипуляций с присадками превращается… в 95-й. Которого, наоборот, продают больше, чем выпускают НПЗ. Поэтому-то некоторые особо осторожные автомобилисты предпочитают заправлять машины 92-м. Не чтобы сэкономить – сомневаются в происхождении 95-го.

КОМУ ЗАКОН ПИСАН

Ситуация складывается более чем странная. В одной из крупнейших в мире нефтедобывающих стран у рядового автомобилиста очень высокие шансы нарваться на «паленый» бензин и загубить двигатель. Если в Европейской части России, в частности – в крупных городах и вдоль основных трасс, топливо, как правило, качественное (это подтвердили многочисленные экспертизы, которые проводил ЗР), то в отдаленных регионах ситуация намного хуже. Понятно, что задача государства – попытаться как-то изменить порочную систему. Но пока оно ограничивается проверками АЗС (пойманных на торговле левым бензином штрафуют, но кого это пугает?), а также призывами к нефтяникам перейти на современные технологии. Но поскольку призывы эти не подкрепляются стимулами, серьезных перемен к лучшему автовладельцам ждать не приходится.

В прошлогоднем рейтинге Международного центра качества топлива Россия заняла 84-е место среди 100 стран.

данный срок нереально. Причем и цены, и даты назывались еще до того, как страну накрыл экономический кризис.

ЕВРОСКЕПТИКИ ОТ БЕНЗИНА

Дело в том, что больше половины легкового парка страны, 76% грузового и автобусного – старше 10 лет, и двигатели их рассчитаны в лучшем случае на топливо Евро 0. Да и то при рождении! А сейчас, по прошествии стольких лет, зачем им современный бензин – пусть более качественный, но наверняка более дорогой? Нужен ли он вообще в глубинке – зачем заправлять советские трактора евросоляркой?

Вынужден повиниться: сам на трассе «Колыма» заливал в бак из бочки у дороги «какой-то» бензин и о его происхождении не спрашивал – лишь бы доехать… Так думают – увы! – миллионы автовладельцев, и нефтяников такая точка зрения, кажется, устраивает. Они даже готовы привести по этому поводу свои расчеты. Скажем, ЛУКОЙЛ потратил десятки миллионов долларов и освоил производство дизтоплива, соответствующе-

ПРИВКУС КОНТРАФАКТА

Сообщения о том, что закрыт очередной подпольный завод, где гнали суррогат топлива, или о махинациях с левым бензином звучат чуть ли не ежедневно. В Интернете регулярно вывешивают черный список АЗС Москвы и других районов страны, на которых лучше не заправляться. Мы не раз писали, откуда берется «нехорошее» топливо. Чаще всего берут дешевые сорта бензина (например, прямогонный или вовсе газолин) и накачивают его в кустарных (или не очень) условиях присадками, которые повышают октановое число. От такой смеси страдают свечи, фильтры, топливные насосы. Расход топлива увеличивается, срок службы двигателя сокращается. Да что там – он может просто умереть «не отходя от кассы»!

Бодяжным бензином чаще торгуют на АЗС, расположенных вдали от крупных населенных пунктов, на трассах, а то и разливают его из цистерн-автозаправщиков. Как правило, цена такого топлива ниже, чем на нормальных АЗС. Но встречается контрафакт-

Больше того, автомобилисты же и оказались крайними – ведь это они виноваты в том, что отравляют окружающую среду! И принимаются постановления, которые запрещают производить в России (и ввозить в страну) машины экологического класса ниже Евро III (с 1 января 2008 года). Понятно, что они в результате дорожают и дорожают. С начала 2010 года должны были объявить вне закона и новые машины, не соответствующие нормам Евро IV. Пожалели – перенесли сроки: правило будет действовать в полном объеме только с 2012 года. Итак, современные автомобили у нас есть. Увы, в ситуации с топливом гордиться нечем. **ЗР**

Осторожно, шлагбаум опускается!

Похоже, в ближайшие годы все основные федеральные дороги станут платными. Планы правительства на сей счет навели Игоря Моржаретто на невеселые размышления.

БЕЗ ДУБЛЕРОВ

Минэкономразвития предлагает сделать платные федеральные автодороги безальтернативными, то есть не прокладывать бесплатные дублеры! Глава Минэкономразвития Эльвира Набиуллина обещает, что их построят, как того требует закон, но потом – когда в стране на то появятся средства. А пока финансировать развитие транспортной инфраструктуры России поможет именно взимание денег с автомобилистов. Плата за проезд будет, мол, необременительной, поэтому социальных потрясений такое решение не вызовет... Но чем поручится госпожа министр, что не вызовет? Участившиеся демонстрации автомобилистов по другим обоснованным поводам ставят ее утверждение под сомнение. И вообще, что это за мерило экономической целесообразности – вспыхнут или не вспыхнут акции протеста? Будто можно методично ухудшать условия жизни, лишь бы не довести до взрыва. Я-то, наивный, думал, что государство призвано благосостояние граждан улучшать...

Практики создания безальтернативных платных автотрасс нигде в мире нет. Когда писали российский закон об автомобильных дорогах, в качестве образца взяли американский и европейские. Во всех прописана обязательная бесплатная альтернатива. Так что мы рискуем стать первопроходцами по части «иного не дано». Естественно, это в случае, если правительство убедит Госдуму и президента в необходимости изменить закон российский. Тогда, по задумке министерства, бесплатную альтернативу отменят не только для строящихся дорог, но и для реконструируемых. Уже намечены объекты: платными в этом году могут стать около 230 км трассы «Дон», а также «Беларусь».

Нетрудно найти, откуда «растут ноги» у министерской идеи. Денег на строительство и содержание дорог выделяется из бюджета все меньше – вот и решили содрать очередную шкуру с автомобилистов.

«АВТОДОР» ПО НАЛОГАМ И СБОРАМ

Три года сочиняли и утверждали концепцию «Автодора»: госкомпания призвана совершить прорыв в дорожном строительстве. Задача актуальная, ситуация безрадостная: за год в стране водится порядка 1 тыс. км новых магистралей, а для поступательного экономического развития страны срочно требуется не меньше 9 тыс. км! Для сравнения: в Китае строительство опорной сети федеральных трасс уже завершено, теперь в стране прокладывают региональные – в год сдают по 7–8 тыс. км.

Так какие «прорывы» готовится совершить госкомпания? Миллиарды бюджетных рублей планируется освоить... нет, не на строительстве новых, а на ремонте существующих трасс. Между тем, авторитетные в стране эксперты утверждают, что латанием (простите, «реконструкцией») существующей дорожной сети ситуацию не исправить, скоростные магистрали надо строить с нуля, а не провозглашать «автобанами» подправленные шоссе, капитально износившиеся с советских времен. Но смотрите, что дальше. Трассы «Дон» и «Беларусь» компания «Автодор» получит в доверительное управление уже в мае 2010-го и сделает часть участков платными – по рублю за километр (таков предварительный тариф). В 2011-м шлагбаумы должны появиться на М3 «Украина» и М10 «Скандинавия» – самых загруженных шоссе федерального значения. На их содержание, реконструкцию и новое строительство в ближайшие пять лет «Автодор» планирует израсходовать около 1,3 трлн. рублей. И за то же время построить и реконструировать всего 1,4 тыс. км автодорог – менее 300 км ежегодно. Оценили трудовую нагрузку? А кстати, новые участки тоже станут платными?

Собственного опыта «продавать километры» у нас нет, и, по логике, составители нашенской концеп-

ции должны бы обратиться к сторонней практике. Так ведь в развитом зарубежье доля платных дорог – около 3% протяженности сети. Например, в США из 6,7 млн. км национальной дорожной сети всего 7,4 тыс. км платных. Ездить по ним неразорительно, и у каждой есть бесплатный путь-дублер... «Интересно, когда и где у нас собирается строить хайвеи «Автодор»? Во всяком случае, я об этом ничего не знаю», – сказал Михаил Блинкин, научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства. А еще ученый провел расчеты: при запланированных госкомпанией расценках на строительство она никогда не сможет окупить затраты, а значит, – и гадать нечего – будет просить все новые средства из бюджета. «Даже при тарифе 3–4 рубля за километр сроки окупаемости платных автострад невозможно спрогнозировать, – уверен Блинкин. – Да и много ли желающих свернет на такие дороги при подобном прейскуранте?»

Платными станут в нынешнем году 230 км трассы «Дон». Дашь «денежку» – шлагбаум откроется.

Поскольку других схем проезда не будет, то найдутся поневоле желающие. И еще: не исключаю, через год-другой у шлагбаума с нас попросят уже по пятерке за кэмэ. Это оптимистичный прогноз.

А если финансы поискать не в карманах автограждан? По данным организации «Движение автомобилистов России», из налогов автовладельцев собственно на дороги сейчас расходуется около 9%, остальные деньги идут на очень важные, без сомнения, цели – пенсии, зарплаты бюджетникам, неотложные нужды... Да мало ли на что еще! Но при чем здесь целевые налоги?! Может, разумнее перераспределить средства от транспортных налогов в пользу автострад, чтобы не плодить новые поборы? Эта мысль витает в воздухе – не зря же возобновились разговоры о необходимости возродить дорожные фонды, в которые стекались бы все профильные деньги (и соответственно расходовались). Напомню, это предложение поддержал президент России Д. Медведев. **ЗР**

Москва без «москвичей»

Как изменился за период кризиса автопарк и авторынок Москвы? Сравнение провели Игорь Моржаретто и Сергей Целиков.

РЫНОК – «НЕ НАШ»

Продажи новых автомобилей в регионе с 2003 по 2008 год росли как на дрожжах. За эти пять лет – больше чем вдвое! При этом традиционные марки потерпели в битве за Москву сокрушительное поражение. Еще в 2003 году количество новых машин российского производства в полтора раза превышало число иномарок, в следующем, 2004-м, «иностранцы» взяли верх, в 2005-м за ними почти двукратное преимущество, а в 2008-м – десятикратное! По прогнозу агентства «АВТОСТАТ», доля отечественных автомобилей в столице будет снижаться. В 2009-м здесь зарегистрировали 310 тыс. новых машин, то есть на треть меньше, чем в предыдущем. Но это лучше, чем в целом по России, где рынок упал на 50%.

Неизменным бестселлером в Москве на протяжении последних лет остается «Форд-Фокус». Причем его преимущество над ближайшим преследователем из бюджетной линейки – «Рено-Логан» – почти двукратное. Третий результат у «Шевроле-Лацетти». Отрадно, что всю призовую троицу выпускают на российских предприятиях. И только на четвертом месте расположился чистокровный «иностранец» – «Опель-Астра». Затем идут «Мазда-3» и «Мицубиси-Лансер». Грустно, но «Лада-Приора» занимает в Москве 24-е место (!) в рейтинге новых автомобилей, а «Калина» и вовсе 28-е. Вместе с тем динамика продаж «Приоры» за прошедший год выросла, тогда как у основных конкурентов-иномарок снизилась.

Где правят бал отечественные марки, так это на вторичном рынке Москвы (впрочем, такая же ситуация и в большинстве регионов страны). Это объяснить просто: парк российских авто – самый массовый.

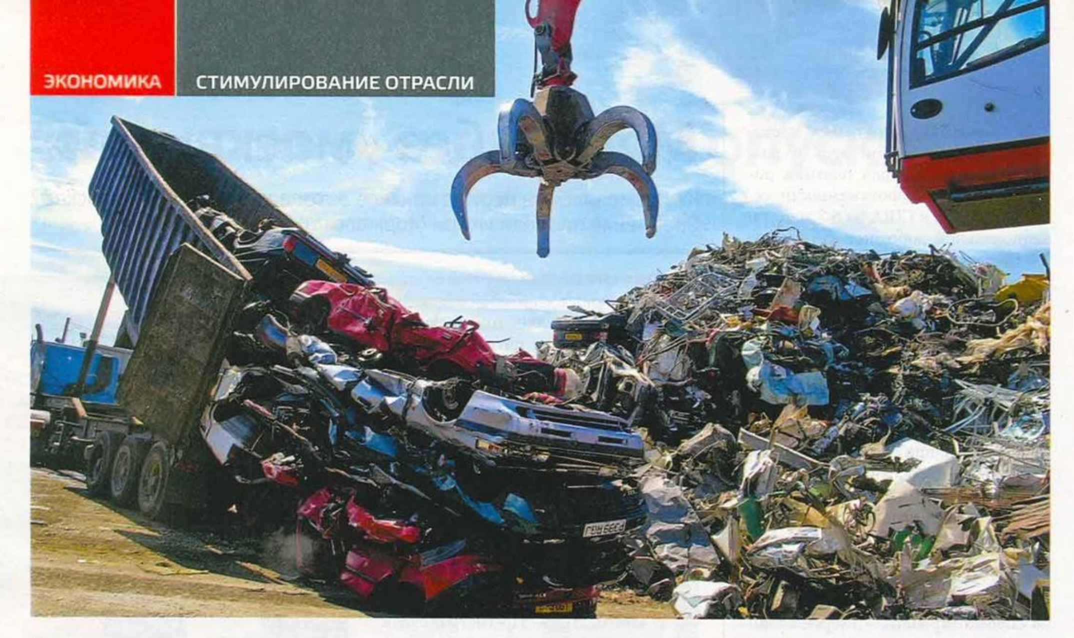
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРК МОСКВЫ (на 1 июля 2009 года)

Марка	Количество	Марка	Количество
Lada	845 147	Lexus	28 825
ГАЗ	252 822	Subaru	24 206
Ford	189 165	Land Rover	23 901
Toyota	167 300	«Ока»	23 388
Nissan	156 647	Citroen	23 251
Hyundai	144 164	Dodge	11 764
Mitsubishi	129 944	FIAT	11 665
Volkswagen	128 460	Jeep	11 023
Mercedes-Benz	106 174	Infiniti	10 683
		Chrysler	10 553
Opel	94 203	SsangYong	8589
ЗАЗ	92 926	Chery	7830
«Москвич»	86 584	SAAB	7425
Chevrolet	86 285	Great Wall	6241
Renault	81 004	Porsche	6020
BMW	76 955	Jaguar	3740
Honda	75 520	Cadillac	3373
Mazda	75 207	Isuzu	3039
Audi	69 902	Rover	2914
KIA	63 723	Pontiac	2526
Volvo	59 292	Alfa Romeo	2287
Daewoo	59 277	ЛуАЗ	1741
Suzuki	48 354	Acura	1725
Peugeot	46 092	SEAT	1603
Skoda	44 455	Hummer	1446
УАЗ	33 565	Прочие	5370
Иж	31 689	ВСЕГО	3 489 984

ЗАТО ПАРК – НАШ!

Состав парка более консервативен, чем рынок: по количеству зарегистрированных автомобилей в Москве по-прежнему лидируют машины двух российских производителей – АВТОВАЗа и ГАЗа. По данным на 1 июля 2009 года, на учете в столице состоит 845 147 разных «лад» и «жигулей» (24,4% московского автопарка). Правда, это наследие недалекого прошлого: возраст половины вазовского парка превышает 10 лет. Машины марки ГАЗ в большинстве своем тоже преклонного возраста. Третье место в общем зачете (и первое среди иномарок) принадлежит компании «Форд» (5,4% парка). Преимущественно это относительно свежие автомобили – их возраст не превышает пяти лет. Самые любимые модели москвичей – «Фокус», «Фьюжн» и «Мондео». А вот патриотическая марка «Москвич» откатилась в Москве уже на 12-е место.

В парке Московской области, как и в большинстве регионов России, с большим преимуществом лидирует марка «Лада», причем больше половины машин – «классических» моделей. В первую десятку в Подмосковье попали и иномарки «Ниссан», «Хёндай», «Мицубиси», «Шевроле», «Опель». **ЗР**



Утилизация невозможна?

Вроде бы замечательная новость: в Министерстве промышленности и торговли РФ подготовили пилотный проект утилизации автомобилей. Реализовывать его намечено в 17 регионах страны. Но пока не то что в жизни – даже на бумаге сдать авто в утиль невозможно. К такому выводу пришел Игорь Моржаретто.

Эксперимент, рассчитанный на год, должен был стартовать еще 1 января. В рамках пилотного проекта предполагается принимать к утилизации автомобили отечественного и зарубежного производства старше 10 лет, которые были зарегистрированы на последнего владельца не менее года. При сдаче машины в утиль потребитель получит сертификат номиналом 50 тыс. рублей, который может быть использован только на приобретение нового автомобиля отечественного производства (включая иномарки, собранные в России). По словам директора департамента автомобильной промышленности Минпромторга Алексея Рахманова, одной из острых проблем российского авторынка остается почтенный возраст легковых автомобилей: около 50% парка старше десяти лет. Хорошо, если они на ходу, – отслужившие свой срок машины, ржавые кузова, лысые покрышки просто бросают во дворах домов, на пустырях, «диких» свалках, захламляя городские территории.

ЕВРОПЕЙСКИЙ ПРОРЫВ

В России, как известно, рынок легковых автомобилей за год упал в два раза. А в Европе, Америке и ряде стран Азии ситуацию (которая поначалу складывалась не лучше) в течение прошлого года удалось переломить благодаря принятым в первой половине 2009-го государственным программам стимулирования внутренних рынков. В частности, с помощью утилизационных премий, которые выплачивались покупателю новой машины при условии сдачи старой на переработку. Такие бонусы выдавали в 13 странах Европы, в США и других государствах. Наиболее яркие успехи продемонстрировала Германия, где продажи за время действия программы выросли на 40%! Вот и наше правительство решило пойти тем же путем – выделило на утилизацию около 200 тыс. автомобилей в этом году 10 млрд. рублей.

РОССИЙСКИЙ НАРЫВ

Все это очень здорово, своевременно, но, как всегда, наступил новый год, а программа оказалась не готовой. Срок ее вступления в силу официально перенесли на месяц, но нет никакой уверенности, что с 1 февраля она заработает. Слишком много вопросов – и у тех, кто хотел бы сдать старенькую «копейку» в обмен на новую «калину», и у специалистов. Например, кто придумал Правила предоставления из федерального бюджета субсидий на возмещение потерь в доходах торговых организаций при продаже новых автотранспортных средств российского производства со скидкой? Название этого документа, вывешенного на сайте Минпромторга, невозможно даже прочитать, тем более получить по нему хотя бы копейку. Это какой-то апофеоз бюрократической бессмыслицы!

Судите сами. Человек сдает старую машину в утиль и получает у приемщиков бумажку. С ней он идет в банк, где ему выдают... нет, не деньги, а другую бумажку. С этим документом потенциальный автовладелец отправляется в автоцентр. Там ему продают автомобиль, из цены которого вычтены «государственные» 50 тыс. рублей. Но пока ничего государственного тут нет – фак-

тически эта скидка оплачена из кармана продавца! Сам дилер после сделки составляет объемный пакет бумаг и отправляет его в Москву, в Минпромторг. Там все эти документы проверяют и отправляют со своей резолюцией в банк. Через какое-то время (в теории не превышающее 45 дней) банк возвращает дилеру его собственные деньги – и только теперь «проявляется» финансовая помощь государства.

На практике, понятное дело, сроки могут затянуться, ведь проверкой документов в министерстве будут заниматься всего несколько сотрудников. И какой дилеру интерес в этой программе? Денег у него сейчас и так негусто, только успевай по кредитам платить, а тут на каждой машине он надолго теряет по 50 тыс. рублей. Которые, может быть, получит. Когда-нибудь. Или не получит…

И это еще не все. На сегодняшний день не определен список банков, привлеченных к программе; нет даже образца сертификата и всего пакета необходимых документов… И самое главное – в стране не только нет системы рециклинга и переработки автохлама (количество действующих заводов можно пересчитать по пальцам одной руки), но и не разработана система стимулов и нормативно-правовая база для желающих заниматься такой деятельностью! И вообще, кто за это будет платить? В Европе расходы, связанные с утилизацией, давно включены в стоимость автомобиля еще при его покупке. А у нас? Пока Минпромторг робко предполагает, что заплатит сам владелец старой машины (называют даже примерную сумму – не более 3 тыс. рублей). Плюс расходы на эвакуатор (в пределах Москвы – около 2 тыс. рублей). То есть до покупки нового транспортного средства еще ой как далеко, в руках только бумажка, а денег уже потрачено немало…

Сколько еще таких подводных камней обнаружится, когда программа начнет действовать, можно только догадываться. И вспомнить, что широко разрекламированное льготное кредитование стало реальностью лишь в мае 2009 года (обещали запустить с января). Она буксовала, пока в схему не внесли три существенные поправки: сумму увеличили до 600 тыс. рублей, первоначальный взнос сократили до 15% и увеличили число банков-участников. И хотя правительство планировало с помощью льготных кредитов продать за год до 150 тыс. автомобилей, реально реализовано лишь 70 тыс. Поэтому деньги, выделенные на программу, направили на другие цели.

Тем не менее для нашей страны программа утилизации – это огромный шаг вперед. Ведь и авторынок здорово просел, и легковых автомобилей старше 10 лет в России больше половины. Я уже не говорю о коммерческом транспорте: среди грузовых автомобилей таких более 80%, автобусов – 60%. Но про них в решениях правительства нет пока ни слова. **ЗР**

Вожак стаи

Мода на пикапы расцветает. Вот и компания «Фольксваген» решила пополнить модельную гамму такой машиной. В Аргентине на презентации предсерийной версии побывал Юрий Тимкин.

Город, в котором располагается штаб-квартира «Фольксвагена», как известно, называется Вольфсбург – Волчий город в буквальном переводе. В 1998 году компания, помнится, презентовала маленький хэтчбек под именем «Лупо» (по латыни – волк). Двигаясь по «волчьей тропе», новый пикап нарекли «Амарок». В эскимосской мифологии это гигантский волк-одиночка, хищник, которому нет равных в силе и выносливости. Намек понятен – «Амароку» вполне по зубам занять лидирующее положение в сегменте пикапов. То есть стать вожаком этой стаи. По крайней мере, в компании «Фольксваген» в подобном развитии событий мало кто сомневается.

Познакомиться, правда, пока удалось не с серийной версией, а с прототипом в камуфлированном обвесе. Заклеенная тонированной пленкой светотехника, накладка на радиаторной решетке – зеваки не должны догадаться, что за машина перед ними.

У аргентинцев и закамуфлированный «Амарок» вызывал нескрываемый интерес. Пикапы в Южной Америке пользуются повышенным спросом – на местных дорогах их очень много. Этим и объясняется, что «Амарок» будут производить именно в Аргентине – поближе к основным рынкам сбыта.

РАВНЕНИЕ НА ПРЕМИУМ

Если внешность пикапа пока засекречена, то по части техники машина уже полностью готова. До начала производства осталось провести лишь финальные настройки. Это совсем не помешало составить впечатление о машине. Бросаются в глаза внушительные габариты. Дебютант заметно крупнее «Мицубиси-L200» и «Форда-Рейнджер». По размерам сопоставим с «Ниссаном-Навара», который, по мнению маркетологов немецкой фирмы, и станет основным конкурентом «Амарока».

Первое время модель будут выпускать только со сдвоенной кабиной (одинарную предложат позднее). Но даже в таком варианте размеры грузового отсека внушительны: 1555 мм в длину, 1620 мм в ширину. Расстояние между колесными арками

Прототип замаскирован: на носу... перевернутая эмблема «Мицубиси».

Двухлитровый 163-сильный дизель с двойным турбонаддувом обеспечивает «волку» достойную динамику.

1222 мм. Немцы гордо заявляют, что кузов позволяет загружать европалеты поперечно. Примечательно, что в кузове, помимо четырех крепежных точек, предусмотрена даже розетка.

Выглядит машина здорово! Солидным, в чем-то даже респектабельным дизайном «Амарок» наделили неспроста. Ведь производитель относит его к премиум-классу – дескать, на такой машине не зазорно ездить и преуспевающим людям.

Салон я начал исследовать со второго ряда сидений. Обычно в пикапах он тесен, но у «Амарока» запаса пространства хоть отбавляй – запросто усядутся трое рослых мужиков.

Эргономика водительского места проработана на славу. Здесь с удобством расположится человек любой комплекции. Кресло регулируется по трем направлениям, а руль – по двум (для пикапов это редкость). Отделочный пластик жесткий (что не очень соответствует «премиальности»), но к качеству сборки и подгонки деталей претензий нет. На панели приборов всего две шкалы – спидометр и тахометр. Прочую информацию приходится считывать с расположенного между ними дисплея бортового компьютера. Сюрпризом для меня стала кнопка, включающая подсветку грузового отсека, – все проработано даже в мелочах. Оснащен «Амарок» отлично. Тут есть и элементы «сладкой жизни»: раздельный климат-контроль и навигация – не частое для этого класса машин оборудование. Можно даже заказать версию с двухцветным оформлением салона: черный пластик разбавлен коричневыми вставками на щитке приборов и центральной консоли. Смотрится свежо, но как-то слишком вычурно.

Недостаток салона – тесный перчаточный ящик. Положишь инструкцию к автомобилю, и места почти не остается. Зато под крышкой подлокотника настоящая пещера! Прикинул: туда легко войдет даже трехлитровая банка. Из прочих удобств отмечу футляр для очков на потолке, емкие дверные карманы и обширный лоток под центральной консолью, рядом с которой, кстати, еще одна розетка – есть куда подключить современные гаджеты.

ПО ДАКАРОВСКИМ МЕСТАМ

Вопреки слухам, сделан «Амарок» не на основе «Туарега», а на новой, специально разработанной платформе. Полностью независимой подвески и тем паче пневмоэлементов тут нет. Конструкция ходовой части традиционна для пикапов: спереди стойки типа «Мак-Ферсон», сзади мост на рессорах. Плюс мощная лонжеронная рама. Только такая схема обеспечивает высокую грузоподъемность, которая у «Амарока» – 1150 кг! Это чуть больше, чем у основных конкурентов. Которые, к слову, не могут похвастаться отменной управляемостью. А дебютант может! В чем я убедился на маршруте, пролегающем по участку дакаровской трассы (эту гонку, как известно, сейчас проводят в Южной Америке).

Понравилась совершенно не пикаповская плавность хода. По неровному асфальту машина буквально стелилась. Да и свернув на разбитую грунтовку, особой тряски я не почувствовал. Разве что задний борт громыхал на ямах (но это – штрих предсерийной сборки). Энергоемкость подвески феноме-

нальна! Даже после затяжных, в раллийном стиле прыжков машина, приземлившись, как ни в чем не бывало ехала без потери курса.

По меркам пикапов управляемость блестящая. Машину легко и приятно вести на грани фола, на ней можно и похулиганить, пуская корму в занос и выводя из него, играя рулем и акселератором.

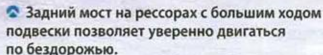
Приятное впечатление оставила динамика, которую обеспечивает 2-литровый 163-сильный дизель с двойным турбонаддувом. По напористости ускорения автомобиль ничуть не уступает конкурентам, большинство которых снабжают 2,5-литровыми моторами. Ровная, линейная тяга мотора и четкий механизм переключения передач гарантируют уверенный, без провалов разгон. К шестиступенчатой механике возникла лишь одна претензия: велика ступень между второй и третьей передачами. Кстати, первое время «Амарок» будут снабжать исключительно этой коробкой, автомат появится позднее.

Позднее же начнется выпуск модификаций с другими моторами – 2-литровым турбодизелем (122 л.с.) с одной турбиной и бензиновым агрегатом того же объема и мощностью 160 л.с.

На «Амароке» есть продвинутый ассистент для спуска с горы. По умолчанию он ограничивает скорость 5 км/ч. Если прибавить газу, система даст разогнаться до 10 км/ч. Стоит притормозить, вновь перейдет к прежнему ограничению.

По дизайну и оснащению интерьера пикап ничем не уступает фольксвагеновским вседорожникам.

Задний мост на рессорах с большим ходом подвески позволяет уверенно двигаться по бездорожью.



Так выглядит серийный «Амарок». Солидно!

Для «Амарока» предлагают два варианта полноприводной трансмиссии (позднее появится модификация с задним ведущим мостом): постоянный полный с межосевым дифференциалом «Торсен» и версию с жестко подключаемой передней осью и понижающей передачей.

Давать исчерпывающую оценку машине после скоротечной поездки по относительно хорошим дорогам было бы некорректно. Сделаем это позднее, получив возможность для полноценного тест-драйва.

«Амарок» действительно похож на сильного волка-одиночку. В нем немало нестандартных технических решений. «Фольксваген» в данном случае не следует моде, а задает ее. Вероятно, на этот автомобиль будут ориентироваться впредь многие производители пикапов. ЗР

Силища уральская

Судя по индексам, перед нами модификации уже известных моделей. Но ведь внешне – «с лица» – они абсолютно новые. В детали вникал Константин Закурдаев.

ПОЛИТИКА МАЛЫХ ШАГОВ

У «Урала-4320-58» и «Урала-44202-59» рама, подвески и трансмиссия такие же, как у известных серийных капотных грузовиков. Поэтому главный конструктор завода Олег Якупов говорит о глубокой модернизации. Хотя изменения, которым их подвергли, в прежние времена непременно объявили бы революционными. Ведь до сих пор в Миассе делали машины с кабинами, не сильно изменившимися с начала 1960-х, когда появился «Урал-375».

Двигатели пока тоже прежние – V-образные 6-цилиндровые. Базовый – ЯМЗ-236НЕ2 мощностью 230 л.с., предлагают и 300-сильный ЯМЗ-7601. А вот ходовую часть подвергли небольшим доработкам. Колесную базу увеличили на 275 мм. Прибавка позволила сохранить монтажную длину рамы, «съеденную» новой, более крупной кабиной. Значит, модернизированные «уралы» могут нести те же, что и прежде, надстройки и работать с полуприцепами, какие применяли для предшественников. Второе новшество – пневматический привод раздаточной коробки. Вместо архаичного рычага – переключатель на приборной панели, которым водитель выбирает ступени раздатки и блокирует межосевой дифференциал. Пробовали внедрить пневмопривод и для коробки передач. По словам конструкторов, технически сделать это сравнительно несложно. Но у заказчиков нововведение интереса не вызвало, поэтому с ним решили повременить.

Пусть и не принципиально новые, «уралы» стали для завода заметным шагом вперед. Конструкторам удалось улучшить не только дизайн, но и условия работы водителя, решить проблемы техобслуживания, связанные с тесным прежде подкапотным пространством. Бесспорно, кабина не самая современная по нынешним меркам. Линию для ее производства привезли

Перспективный «Урал-6320» получит 400-сильный дизель, а также усиленные раму, подвеску и мосты.

в Миасс еще в начале 1990-х, организуя совместное предприятие с фирмой ИВЕКО. Но важнее, что кабина значительно комфортабельнее, эргономичнее, тише и теплее по сравнению с той, что уже более четырех десятилетий (!) ставили на полноприводные «уралы». В ней просторнее, заметно лучше обзорность, удобнее водительское сиденье и органы управления. Еще бы постараться устранить огрехи при сборке деталей интерьера…

Так называемый интегральный капот, объединенный с крыльями и облицовкой радиатора, состыкован с ивековской кабиной стилистически безупречно. «Уралы» выглядят внушительно, как и подобает мощным, сильным покорителям бездорожья.

НА «ГРАЖДАНКУ» И В АРМИЮ

Первыми новую кабину получили уже освоенные в серийном производстве трехосное длиннобазное шасси «Урал-4320-58» и седельный тягач «Урал-44202-59». Вахтовые 22-местные автобусы «Урал-3255-49» тоже строят уже на обновленном шасси. На нем же – еще несколько модификаций: теплый кунг для размещения ремонтного оборудования, фургон с парообразующей установкой, самосвальный кузов для перевозки металла. Вскоре модернизируют и остальные полноприводные грузовики гражданского назначения. Прежний облик сохранят только шасси под монтаж узкоспециализированных надстроек, которые больше простаивают, чем ездят, а также военные модификации. Последние, видимо, продержатся на конвейере, пока завод не освоит совсем новое поколение армейских автомобилей.

Но и в создании новых гражданских машин сделан лишь первый шаг. Уже в этом году их начнут оснащать 6-цилиндровым рядным дизелем ЯМЗ-536, чья базовая версия развивает 312 л.с. А в перспективе появится совершенно новая модель – «Урал-6320», опытный образец которой засветился на одной из выставок. Машина получит трансмиссию, рассчитанную на увеличенный крутящий момент, большей грузоподъемности раму и мосты, а также 400-сильный дизель. Планируемая грузоподъемность – 20 т против 12 т у «Урала-4320-58». Автомобиль сможет работать в составе 58-тонного автопоезда, тогда как у «Урала-43202-59» этот показатель – 27,9 т. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	«Урал»	
	4320-58 (6×6)	44202-59 (6×6)
Общие данные		
Тип	шасси	седельный тягач
Размеры, мм: длина/ширина/высота	9360/2500/3085	7525/2500/3125
колесная база	4830 + 1440	3800 + 1400
Грузоподъемность/нагрузка на седло, кг	13 000/–	–/8100
Полная масса автомобиля/автопоезда, кг	22 500/–	17 275/36 375
Двигатель		
Тип	дизельный ЯМЗ-236НЕ2 (ЯМЗ-7601)	
Конфигурация	V6	
Рабочий объем, л	11,15	
Мощность, кВт/л.с.	169/230 при 2100 об/мин (220/300 при 1900 об/мин)	
Крутящий момент, Н·м	882 при 1100–1300 об/мин (1275 при 1100–1300 об/мин)	
Трансмиссия		
Коробка передач	М5, двухступенчатая раздаточная коробка	

Вахтовые 22-местные кузова монтируют теперь только на обновленных шасси.

Седельный тягач «Урал-44202-59» полностью вытеснил предшественника с конвейера.

Шведское семейство

Уже год в Калуге работает завод по сборке тяжелых грузовиков «Вольво». С семейством их родственников по шведской линии знакомился Николай Мордовцев. Фото Георгия Садкова.

Лет двадцать назад никому даже не приходило в голову, что кроме МАЗов-КамАЗов в нашем отечестве будут делать и совсем другие грузовики. Автопроизводители европейской «большой семерки» очень быстро сообразили, что промсборка на новой территории – дело выгодное, а коли так, то пора и в России открывать свои заводы.

Наиболее оперативно и настойчиво за дело взялась шведская компания «Вольво». Еще в конце 90-х был проект отверточной сборки грузовиков на территории ЗИЛа, но дело не заладилось, и позже производство развернули в Зеленограде. В марте 2003 года там собрали первый седельный тягач «Вольво-FH12». В технологический процесс была включена даже сборка рамы, и сами шведы признали, что наше качество ничем не уступало европейскому. В 2007 году уже собрали 506 грузовиков серий FH и FM. Следующий этап – запуск в январе 2009-го сборочного производства в Калуге, рассчитанного уже на 10 тысяч автомобилей. (Еще 5 тысяч грузовиков будут выпускать под маркой «Рено тракс» – обе компании входят в состав одного концерна.) Конечно, при таких объемах рано говорить о локализации производства, и здесь, видимо, не скоро начнут штамповать, сваривать и окрашивать кабины, как на «ИВЕКО-УралАЗе» или на заводе «ФИАТ-Соллерс» в Елабуге.

Двигатель – тоже далекая перспектива. В Калуге собирают шасси для грузовиков и самосвалов, а также комплектные седельные тягачи. Последние, по прогнозам шведов, будут особенно востребованы, поэтому в программе «Вольво Восток» есть бюджетный «Вольво-FM9 Регион Профи». Но флагманом компании остается серия FH. Не случайно первым грузовиком, собранным в Калуге, стал именно седельный тягач «Вольво-FH13». В отличие от братьев-близнецов, которым сразу была уготована работа под седлом, первенца целый год возили по выставкам и презентациям. Но сладкая жизнь фотомодели закончилась, и машину устроили на работу. Теперь ее будут снимать разве что фотокамеры ГИБДД.

ПРОЖИТОЧНЫЙ МАКСИМУМ

Так каким же может быть «Вольво-FH» российской сборки? В первую очередь таким, какой нужен отечественному перевозчику. Скорее всего, с самой просторной кабиной из всей гаммы грузовиков – «Глоубтроттер». Это имя существует уже 30 лет. С годами менялись каркас, фасад, интерьер кабины, но остается неизменной суть – максимальный уровень комфорта. «Глобус» сразу же завоевал уважение российских водителей качеством отделки и продуманным интерьером. Комфортом грузовик не уступает легковой машине, с поправкой, конечно, на специфику работы. Регулируемая рулевая колонка с фирменным пневмоза-

жимом, сиденья с электроподогревом и электроприводами регулировок, с велюровой или кожаной обивкой.

Мне довелось немало поездить за рулем «Вольво-FH». Трасса Москва – Питер, зимники Якутии и Чуйский тракт Алтая, Западная Сибирь и Урал, Испания и Швеция – поверьте, можно запросто проехать 400 километров за один присест и выйти из машины со свежей головой, а не с чугунной. Наши дороги при езде на FH становятся как будто лучше – огрехи их скрадывают большие шины, длинные малолистовые рессоры и пневмобаллоны подвески, четырехточечная пневмоподвеска кабины и, наконец, «подвешенные на воздухе» сиденья.

И суровые холода не помеха. Основная «печка» уверенно справляется с 40-градусными морозами, а на подхвате мощная «сухая» автономка. Могут установить жидкостный отопитель, который перед пуском еще и прогреет выстудившийся дизель. Разумеется, для жаркого лета есть кондиционер.

Бытовые условия тоже вполне достойные. Над ветровым стеклом – почти шкаф объемом около 200 л. Под нижним матрацем левый ящик – для одежды, правый – под инструмент, выдвижной по центру – под продукты. На заказ поставят небольшой холодильник.

ДИНАМИЧЕСКИЙ ФАКТОР

Самые известные в России моторы для «Вольво-FH» – дизели семейства D12 теперь не устанавливают, хотя модификация D12D соответствовала нормам Евро IV и мощность в 380-460 л.с. вполне устраивала наших перевозчиков. На смену пришло новое семейство – D13. А чтобы несчастливое число не отпугивало покупателей, в шильдике на кабине его нет. Впрочем, объем двигателя только 12,8 л, так что до чертовой дюжины он не добирает. Мощность – от 360 до 520 л.с., Евро V. Предлагают и мотор D16E. Несколько лет он был самым мощным серийным европейским дизелем: 540, 580 или 660 л.с. и момент от 2600 до 3100 Н·м.

Самый молодой двигатель для «Вольво-FH» – D11B (390 и 430 л.с.) появился летом 2008 года. Делают его во Франции на заводе «Рено тракс». Разница между вариантами для «Вольво» и «Рено» лишь в надписи на клапанной крышке: *Renault dXi11*. Этим дизелем комплектуют «Рено-Премиум» с 2006 года. Шведы же, видимо боясь рисковать репутацией, два года выжидали, как покажет себя ими же разработанный и выпускаемый под их присмотром мотор. Очевидно, что он будет самым недорогим для «Вольво-FH».

Примечательно, что оба двигателя конструктивно схожи: чугунные блоки с мокрыми гильзами, составные поршни с жаропрочными стальными днищами и бобышками, с алюминиевыми юбками. Общая для всех цилиндров головка с верхним распредвалом, привод ГРМ и вспомогательных агрегатов шестернями со стороны маховика, четыре клапана на цилиндр. Топливная система с электронно-управляемыми насос-форсунками. Конечно же, есть турбонаддув и интеркулер.

Нормы Евро IV и Евро V инженеры «Вольво» одолевают водным раствором мочевины – AdBlue, но для отдельных модификаций практикуют и рециркуляцию отработавших газов (EGR). Этот прием помогает снизить количество окислов азота в выхлопе.

Еще одна особенность современных дизелей «Вольво» – моторный декомпрессионный тормоз (VEB), эффективно гасящий скорость автопоезда на спусках: за «Вольво-FH» не стелется смрад от горящих тормозных накладок.

Volvo-FH13 400 4×2

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	5887
ширина	2500
высота	3900
база	3700
Полная масса автопоезда, кг	44 000
Нагрузка на ССУ, кг	13 000
Максимальная скорость, км/ч	90
Топливо/запас топлива, л	ДТ/710

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р6, 12,8 л,
294 кВт/400 л.с. при 1900 об/мин,
2000 Н·м при 1100–1700 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная, М14.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – зависимая, рессорная/зависимая, пневматическая; тормоза – пневматические, дисковые, с ABS; шины – 315/70R22,5.

Хорошая кабина и мощный двигатель – еще не весь грузовик. Не менее важен правильный подбор агрегатов трансмиссии. У «Вольво тракс» свои коробки передач. Для FH предназначены 12- и 14-ступенчатые, с жестким тоннельным картером. Конструкция традиционна: основная коробка трехступенчатая, перед ней делитель, а сзади – планетарный демультипликатор. Итого 12 передач плюс две «черепахи» и четыре передачи заднего хода. Сегодня более половины тяжелых грузовиков для западных перевозчиков оснащены механическими коробками с автоматизированным переключением передач. У «Вольво» семейство таких коробок

В таком «кабинете» можно без устали провести несколько часов кряду.

Пневмоподвеска (на фото хорошо видны реактивные штанги ее направляющего аппарата) не только бесшумна, но и довольно снисходительна к дорожному покрытию.

носит название I-shift, их устанавливают на магистральные и развозные грузовики, автобусы и даже на самосвалы. Главные достоинства – проще управление автомобилем и ниже расход топлива.

Есть и несколько вариантов ведущих мостов, с разной осевой нагрузкой, передаточными числами, с блокировками дифференциалов или без них. Седельные тягачи обычно комплектуют мостами с экономичной и надежной одинарной гипоидной передачей с передаточными числами от 2,2 до 3,8. А это тоже поможет более точно настроить автомобиль на будущую работу в России. ЗР

В ожидании портфеля

Этот автобус – едва ли не единственный за последние пару лет продукт российского автопрома, не только спроектированный с чистого листа, но и запущенный в серию. С машиной из Кургана познакомился Константин Закурдаев. Фото автора.

Производство городского автобуса среднего класса КАвЗ-4239 организовали на той нитке конвейера, где на протяжении пяти десятилетий делали известные всей стране капотники на поставляемых ГАЗом шасси. Производство его последней версии КАвЗ-3976 свернули 7 января 2008 года. Думаю, сейчас многие из одобривших этот поистине революционный шаг кусают локти: немодный, но простой и дешевый «кавзик» наверняка позволил бы легче пережить трудные времена. Неужели нельзя было, не трогая ветерана, организовать сборку КАвЗ-4239 на соседнем конвейере, в другом цехе?

Но на заводе идет реконструкция. Среди ее задач – отказ от затратного и негибкого прессового производства. Завод теперь концентрирует усилия исключительно на гибочных, сварочных, окрасочных и сборочных операциях, а все остальные передает поставщикам. Капотная модель не вписывалась в эту схему. Кроме того, заводу поручили сосредоточиться на моделях среднего класса.

Внешность КАвЗ-4239 дизайнерам удалась. Проектировали автобус в основном не в Кургане, а в Ульяновске, силами компании «Техмашинвест» (здесь в дальнейшем планируют создать объединенный конструкторский центр дивизиона «Автобусы» «Группы ГАЗ»).

Машина длиной 10,6 м, рассчитанная на перевозку 89 человек, отлично приспособлена для работы в областных центрах, но может найти применение и в более крупных, но тесных городах. Кузов – несущий полунизкопольный – от начала до конца делают на заводе. Окрашивают его в модернизированном цехе, где недавно установили полностью закрытые, а значит, безопасные для здоровья рабочих автоматические камеры. Кузовное производство получило три современных лазерных станка для раскроя металлического листа и ленточнопильное оборудование «Комацу», благодаря чему остались в прошлом трудности, возникавшие при изготовлении элементов каркаса. Стойкость к коррозии КАвЗ-4239 повы-

КАвЗ-4239

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	10 600
ширина	2550
высота	2995
колесная база	5000
Количество мест	89 (сидячих 23)
Снаряженная масса, кг	8680
Полная масса, кг	15 000

ДВИГАТЕЛЬ:
Deutz BF6M1013-22E3, P6, 7,15 л, 162 кВт/220 л.с., 760 Н·м.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М6.

РАЗМЕР ШИН: 275/70R22,5

С первого взгляда понятно: КАвЗ-4239 – один из самых современных российских автобусов.

сили, применив катафорезное покрытие с предварительным обезжириванием.

Узлы и агрегаты ходовой части поставляют китайцы. Это комплектующие, изготавливаемые в Поднебесной всемирно известными производителями. В частности, автобус получил 7,1-литровый дизель «Дойц» мощностью 220 л.с., трансмиссию «Итон», рулевой механизм и подвеску совместного китайско-европейского производства. Отказ от услуг российских поставщиков на заводе объясняют их неспособностью обеспечить стабильное качество продукции. Поэтому, в отличие от выпускаемой на соседнем конвейере «Авроры» (аналог павловской машины), в проект КАвЗ-4239 изначально заложили зарубежную агрегатную базу.

ПРЕДШЕСТВЕННИК

В 1970-е Курганский завод уже пытался освоить модель среднего класса КАвЗ-3100 «Сибирь» – укороченный ЛиАЗ-677. Автобус прошел государственные и эксплуатационные испытания, было собрано несколько опытно-промышленных партий, первые машины поступили в автобусные парки страны... Но проект застопорился на той же стадии, до которой сегодня довели КАвЗ-4239.

Тем не менее в Кургане продолжают надеяться на то, что все-таки появятся отечественные конкурентоспособные компоненты: дизель семейства ЯМЗ-530, улучшенная коробка передач и ведущий мост, по качеству не уступающие импортным, – в перспективе их производство собирается освоить КААЗ при участии компании РАБА.

Планы построить в 2009-м около 500 машин, к сожалению, остались на бумаге. А ведь автобус успел получить одобрение типа транспортного средства и прошел ресурсные испытания, удалось завершить подготовку производства, собрали первые товарные партии: примерно четыре десятка КАвЗ-4239 уже поступили в автобусные парки Курска, Кургана, Приморского края, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Более того, курганцы построили пригородную версию (двухдверная, с иной планировкой салона), а также утепленный северный вариант. Идут работы над модификацией с автоматической трансмиссией «Фойт», не исключено, что появится вариант с газовым дизелем «Камминс». Дорабатывают и базовую модель: у передней двери появились более удобные при посадке и высадке поручни, расширен проход между сиденьями в задней части салона, кабина водителя теперь отделена сплошной перегородкой, улучшена эргономика его рабочего места, более современной стала приборная панель.

В общем, курганский автобус накопил изрядный потенциал, который в докризисных условиях гарантировал бы успех. Теперь же судьба КАвЗ-4239 зависит от того, какой портфель заказов сформирует завод. А заказчики интерес к машине проявляют – ведь другой столь же современной серийной модели городского автобуса среднего класса в стране попросту не существует. ЗР

Симпатичную и удобную приборную панель усовершенствовали уже после начала производства.

Долговечные пластиковые сиденья – с мягкими вставками.

«Дукато» на маршруте

Московские маршрутки смогут на вполне законных основаниях перевозить до 18 пассажиров. Компания «Соллерс» поставила ГУП «Мосгортранс» сотню специально оборудованных микроавтобусов «ФИАТ-Дукато». В машине установлены системы кондиционирования воздуха и пожаротушения, сдвижная дверь получила электропривод. Возможно, появится и валидатор, так что водитель уже не будет собирать наличные, а пассажирам придется приобретать проездные. Табло с бегущей строкой проинформирует об очередной остановке.

Вечный пикап

«Тойота» в очередной раз обновила линейку пикапов «Хайлюкс». Их 2,5-литровый дизель D-4D увеличил мощность со 118 до 142 л.с. – заслуга новой версии турбонаддува и системы впрыска. Теперь пикап разгоняется до сотни за 12,5 с вместо 15 с. Грузоподъемность машин выросла не столь значительно – всего на 25–35 кг. Из приятных опций в машинах появился навигатор с беспроводным интерфейсом «блютус».

Трехлитровый дизель теперь будет доступен лишь на флагмане линейки – «Инвинсебл Дабл Кэб».

23 февраля: Дэвид с двумя неизвестными

Экс-пилот команд «Вильямс», «Мак-Ларен» и «Ред Булл», победитель тринадцати Гран-при Формулы-1 несколько раз гостил в России, но на старт здесь выйдет впервые.

Новость приятнейшая для российских поклонников автоспорта: Култард сразится с двумя соперниками в Москве, на ледовой трассе в Тушино. Но кто они? Один определится непосредственно в день соревнований, примерно в половине пятого или чуть позже, – победитель «Гонки звезд «За рулем» образца 2010 года. С уверенностью можно сказать лишь то, что это будет хороший,

НЕКОТОРЫЕ ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ

В шестерку участников финала «Гонки звезд «За рулем» попадут пилоты, показавшие лучшие результаты по сумме двух получасовых гонок. Для каждой предусмотрена особая система начисления очков. В первой гонке баллами на финише премируются 15 экипажей по схеме: 25–20–16–13–11–10–9–8–7–6–5–4–3–2–1. Во второй гонке схема изменится: 22–17–13–10–8–7–6–5–4–3–2–1.

Финал состоит из шести спринтов по три круга каждый, и в них вступает в силу привычная трековая система начисления очков: 5–4–3–2–1–0. Пилота, набравшего здесь максимальную сумму, объявят победителем «Гонки звезд» 2010 года.

сильный и известный пилот с российской гоночной лицензией. Имя второго ближе к старту назовет партнер журнала в проведении гонки – фирма «Рено». К середине февраля станут известны судьба и состав команды «Рено F1» – третьего соперника для Дэвида Култарда ждем именно от нее.

Идея визита шотландца в Россию родилась спонтанно (и неожиданно даже для нас) – благодаря компании «Ред Булл». Производитель энергетических напитков решил поддержать «Гонку звезд «За рулем», как явление важное в масштабах страны, динамичное и располагающее к активному образу жизни. Правда, Култарду не придется мчать по льду два раза по полчаса, чтобы пробиться в решающую стадию состязаний. Он получает некоторое преимущество перед соперником из России, так как будет чуть более свеж. Зато российский пилот намотает несколько десятков кругов по 1600-метровой дорожке, а значит, освоится на трассе. Ну и вообще, хотя в Шотландии достаточно суровые зимы, лед для Дэвида – покрытие малознакомое, ведь всю свою карьеру он провел на асфальте. Однако 15 сезонов и 62 подиума в Формуле-1 – основательный багаж. И уж точно ни один шотландец не сдастся без боя! **ЗР**

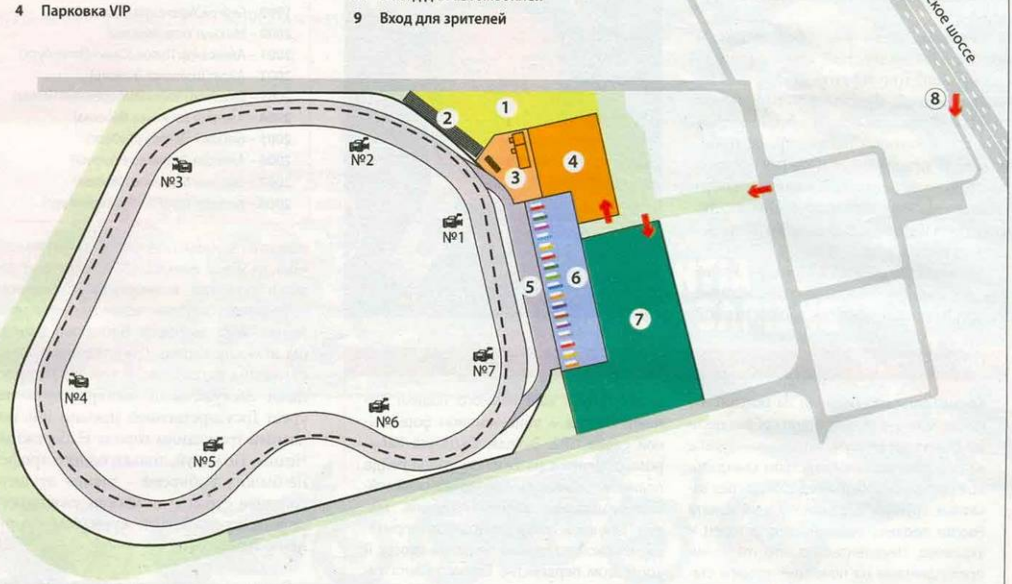
ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ЗРИТЕЛЕЙ

Гоночное действо на трассе в Тушино 23 февраля откроется в 10 часов 30 минут – в это время начнется официальная тренировка. В 11.30 стартуют квалификационные заезды, в 12.30 – так называемый суперпоул (восьмерка самых быстрых пилотов разыграет места на старте). Затем две 30-минутные зачетные гонки для 24 экипажей: старт первой – в 14.00, старт второй – в 15.00. Финалы на одинаковых «логанах» для шести лучших пилотов – в 16.00. Заключительный заезд дня, в котором на одинаковых «Сандеро» встретятся победитель «Гонки звезд», Дэвид Култард и гонщик «Рено», назначен на 16.50.

Входной билет на трассу – 350 руб., въезд на платную парковку – 500 руб.

Предварительная продажа билетов в Интернете: www.TS1.ru

Оперативная информация – на веб-сайте «Гонки звезд»: race.zr.ru



Истинный марафонец

Большинство спортивных журналистов назвали гонщиком года Фирдауса Кабирова.

Имя выдающегося российского пилота на слуху два десятилетия. Немудрено – еще в 1980-е, когда автоспорт был советским, Кабиров входил в когорту звезд и уже тогда стартовал в «Гонке звезд «За рулем»!

Современным болельщикам он больше известен как раллист-марафонец, триумфатор «Дакара». Однако в долгой, поистине марафонской карьере Фирдауса есть и другие значимые достижения – например, он победитель и призер чемпионатов страны по трековым гонкам. А начинал спортивную карьеру в классическом ралли, будучи студентом Казанского авиационного института.

В команде «КамАЗ-Мастер» Кабиров со дня ее создания. Инженерные знания пригодились в постройке первой машины-победительницы, выигравшей «Дакар-90», – КамАЗ-4310. Гоночные навыки помогли в нескольких десятках марафонов (перечисление побед и призовых мест экипажа Кабирова заняло бы дюжину строк). Спортивные успехи отмечены наградами, в том числе орденами. Заслуженный мастер спорта, лауреат Государственной премии РФ, почетный гражданин города Набережные Челны. Пожалуй, только одного трофея не было у Кабирова – звания лучшего гонщика страны по итогам ежегодного опроса, проводимого журналом «За рулем». Теперь есть! **ЗР**

ЛАУРЕАТЫ ПРЕДЫДУЩИХ ОПРОСОВ «ГОНЩИК ГОДА»

1996 – Сергей Алясов (Тольятти)
1997 – Михаил Нарышкин (Москва)
1998 – Сергей Балдыков (Ижевск)
1999 – Сергей Успенский (Москва)
2000 – Михаил Ухов (Москва)
2001 – Александр Львов (Санкт-Петербург)
2002 – Айрат Шаймиев (Казань)
2003 – Владимир Чагин (Набережные Челны)
2004 – Алексей Васильев (Москва)
2005 – Виталий Петров (Выборг)
2006 – Алексей Дудукало (Москва)
2007 – Евгений Вертунов (Москва)
2008 – Кирилл Ладыгин (Екатеринбург)

ПРЕТЕНДЕНТЫ

Кризис ощутимо повлиял на российские гонки. Кольцевой чемпионат собрал весьма скромный кворум, в трековом судьба наград решилась посредством скандальной дисквалификации лидеров, в трех зачетных группах раллийного чемпионата России первенствовали швед, эстонец и украинец. Неудивительно, что главными претендентами на почетный трофей стали россияне, выступавшие за рубежом.

Даниил Квят взял бронзу в чемпионате Европы по картингу. Михаил Алешин и Сергей Афанасьев стали призерами серий Формулы-2 и Формулы-«Мастер». Планку наивысшего достижения россиян в кольцевых гонках еще немного поднял Виталий Петров – вице-чемпион формульной серии GP2. Экипаж Фирдауса Кабирова отличился на главном ралли-рейде планеты – «Дакаре», преодолев сложнейшее бездорожье Южной Америки. Эдуард Леганов и Тимур Тимерзянов – призеры чемпионата Европы по ралли-кроссу. В кроссовом первенстве Старого Света титул уверенно взял Вадим Макаров. Кубок FIA по бахам выиграл Борис Гадасин. Но основная борьба в опросе шла между Петровым и Кабировым, и завершилась она с небольшим перевесом (31 балл против 27) в пользу победителя «Дакара».

В опросе приняли участие представители СМИ: «НТВ+ Спорт», «Спорт-Экспресс», «5 колесо», «Тюнинг автомобилей», «Клаксон», «Автомобили и цены», «За рулем», газета «За рулем – Регион», «Волжский автостроитель», «7 верст», Rally&Russia, «Автомир».

Без дорог и дураков

Чемпионат России по трофи-рейдам по праву считается сильнейшим в Европе. О специфике соревнований рассказывает Вадим Никишев.

Наверняка каждый хоть раз побывал в шкуре участника внедорожных соревнований. Поездка на рыбалку, за грибами, даже на дачу может обернуться борьбой с непроходимой дорогой. Что, скажете, ни разу не приходилось исследовать огромную лужу, залившую еще накануне сухую грунтовку? Или домкратить застрявшую машину, подкладывая под колеса ельник? Ну вот, значит, у вас уже есть первое представление, о чем пойдет речь.

В мир трофи-рейдов войти несложно. Если вы читаете эти строки в выходные, будьте уверены: где-то в окрестностях города обязательно собрались фанаты бездорожья. Едут якобы на шашлык, на самом деле – проверить себя и технику за пределами дорог. И чем чаще и дальше такие вылазки, тем серьезнее подготовка людей и вседорожников.

Самые серьезные соревнования, в которых можно стартовать, – чемпионат России по трофи-рейдам. Как и любая другая дисциплина профессионального спорта, это весьма затратное мероприятие: подготовка конкурентоспособного автомобиля обойдется не меньше чем в 20 тысяч евро! А некоторые ради победы готовы тратить намного больше… и все равно проигрывают. Но сначала – вкратце о сути соревнований.

С НАЕМНИКАМИ ПРОЩЕ

Основная борьба идет в двух классах. Автомобили группы ТР2 – это серьезно подготовленные серийные вседорожники, а построенные по требованиям ТР3 – спортпрототипы в чистом виде. Либеральные технические требования, развязавшие инженерам руки, сделали наш чемпионат сильнейшим в Европе.

В трофи-рейдах возможны варианты спецучастков. Первый предполагает, что все преодолевают одну и ту же дистанцию, стартуя с равным интервалом или одновременно. Это линейный СУ. Задача – по выданной карте с GPS-координатами точек последовательно найти отмеченные организатором объекты (чаще всего это нарисованные краской на деревьях цифры). Сложность в том, что после прохода первых экипажей состояние трассы существенно ухудшается...

Второй формат – навигационный СУ: в рамках ограниченной тер-

ритории организатор обозначает точки, которые должны «взять» участники. Перед стартом им выдается список точек с координатами. Задача экипажа – найти их на местности и сделать фотоснимки; порядок взятия свободный. Это не так просто, как может показаться: далеко не всегда получается двигаться от одной точки к другой по прямой, приходится искать пути подъезда. И вот тут одни полагаются на опыт, другие – на хитрость, а третьи используют свои финансовые возможности.

Слабо, например, построить или попросту купить готовые боевые машины, нанять экипажи, полностью оплатить их участие в чемпионате? Задача наемников – помогать «папе», который борется за победу: разведывать подступы к точкам и выискивать наиболее удобные пути, а затем скидывать ему GPS-треки и давать по рации подробные инструкции. Честно? Ответьте сами. Но то, что далеко не каждый может позволить себе построить и содержать несколько прототипов, это точно.

ВЗЯТЬ ТИТУЛ ГОЛОВОЙ

Большинство рассчитывает лишь на свое умение и надежность техники. Сейчас самыми успешными являются автомобили, построенные в питерской мастерской Геннадия Хаинова. Да-да, того самого, что был соавтором знаменитого в советское время прототипа «Лаура»! К моменту, когда началась работа над первой трофийной машиной, на счету Хаинова было уже 45 проектов сконструированной и построенной автомобильной техники. Как во всяком спортивном КБ, проекты, выходящие из гаража Хаинова, получают название TPX и порядковый номер. В 2003-м был создан TPX-01, первый трофи-прототип на пространственной раме с мотором от «Тойоты-Ленд Крузер 70». После построены еще две машины, на которых Хаинов оттачивал идеи и внедрял более смелые технические решения. Весной 2005-го родился самый успешный в истории российских трофи-рейдов автомобиль – TPX-04. На машинах этой серии разные пилоты стали чемпионами в 2005, 2007 и 2009 годах.

Минувший сезон экипаж Алексей Голубев – Имрэ Поом выиграл на модификации именно TPX-04, повторив свой успех четырехлетней давности. Основной соперник Голубева Сергей Хальзев использовал качественную копию прототипа TPX-04. В отличие от оригинала, здесь ради снижения веса множество деталей – защиты, панели салона, сиденья, двери – выклеены из углепластика, а вместо лендроверовского 300TDi установлен тойотовский дизель 1KZT. После не подтвердившегося заявления Сергея Хальзева: «Машину делали герметичной – должна плавать», а также за большое количество титановых деталей и огромный бюджет автомобиль прозвали «Титаником». Главные конкуренты на этот раз шли очень плотно. Подчас победителя определяли лишь опыт, интуиция, а то и обычное везение. На одном из этапов Хальзев после восьмичасовой борьбы уступил Голубеву всего три минуты!

Новый сезон наверняка подарит новые интриги. Кто какие новинки подготовил, появятся ли новые лидеры, узнаем уже скоро. Сезон-2010 в начале мая откроет этап «Кировские болота», всего же в чемпионате России запланировано шесть этапов. Но различных уровней внедорожные соревнования идут круглый год, с января по декабрь. И, возможно, в момент, когда вы читаете эти строки, кто-то мужественно продирается через топи и леса, пробивая свою дорогу к заветному кубку. ЗР

Суть трофи: найти точку, добраться до нее и сделать снимок, касаясь ее одной рукой, а другой – машины. Чем больше и быстрее собрано точек, тем лучше.

В трофи-рейдах важна командная работа. Помощь штурмана при форсировании трудных участков незаменима.

Подиум финального этапа чемпионата России-2009. Первое место за Алексеем Голубевым (на переднем плане справа), второе – у Сергея Хальзева, бронза досталась Роману Антонову.

Залп из всех калибров

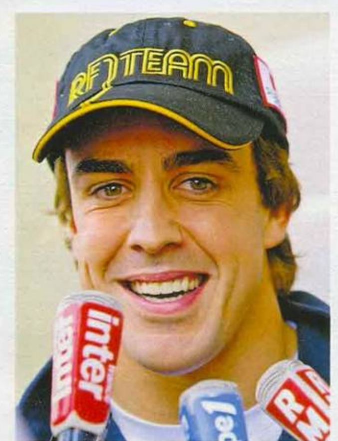
Новый регламент, новая система начисления очков, пять новых команд плюс Михаэль Шумахер за рулем чемпионского болида! Неудивительно, что Максим Вольнов затрудняется предсказать сюжет предстоящего чемпионата.

Нет никакой технической и спортивной необходимости столь часто менять регламент – свод правил, по которым проходят гонки. Перемены регламента, однако, прекрасный инструмент для поддержания зрительского интереса, а рост аудитории – лучшая приманка для спонсоров. Правила Формулы-1 меняют легко и непринужденно, как перчатки. В середине 1990-х, когда в чемпионате мира осталось всего 12 команд (пугающе мало по меркам того времени!), владелец коммерческих прав на Формулу-1 Берни Экклстоун провозгласил ее «закрытым клубом для дюжины избранных». Тогда этот девиз привлек нескольких автопроизводителей, создавших свои команды.

Прошло время, и команд осталось десять. А в конце сезона-2009 об уходе объявили еще и БМВ с «Тойотой» – катастрофа! Надо что-то менять! Что? Разумеется, регламент.

Несмотря на протесты богатых команд, утвердили два финансовых принципа участия в чемпионате. Первый: неограниченный бюджет и жесткие ограничения для творчества конструкторов. Второй: фиксированный бюджет (40 млн. фунтов в год) и бонус в виде существенных технических послаблений. Как эта схема будет работать, никто не знает – спорных моментов множество. В частности, «сорокамиллионным» командам разрешено неограниченное количество тестов. Казалось бы, при таком малом бюджете говорить о чем-то «неограниченном» вообще смешно. Но кое-какие результаты уже есть: ожидается дебют четырех новых команд: «Лотос», «Кампос», «Вирджин» и USF1. Их привлекла сравнительная дешевизна участия.

Еще один проверенный способ обострить интригу – хорошенько перетасовать сильных пилотов. В этом межсезонье координаторы Формулы-1 превзошли все ожидания. В «Мак-Ларене»



Улыбка на лице Фернандо Алонсо вполне искренняя. «Феррари» ныне превосходит «Рено». А Масса – партнер более удобный, чем ушедший из формулы Кими Райкконен.

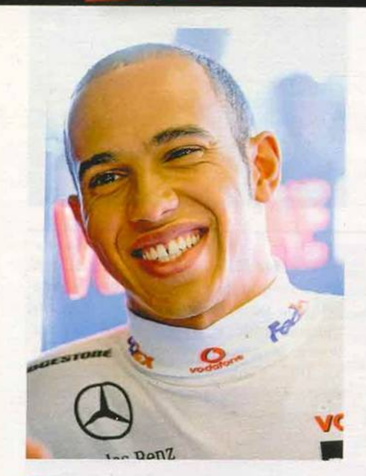
«Рено» уходит и остается

Следом за «Тойотой» и БМВ из Формулы-1 чуть не ушла и «Рено». Впрочем, вернее будет сказать, что практически ушла – в чемпионате мира останется только имя. Таковы условия продажи команды: совет директоров французской фирмы в декабре решил продать фабрику в Энстоуне с условием, что новый хозяин сохранит название команды, а «Рено» – 25% акций предприятия.

В числе главных претендентов на покупку – британец Дэвид Ричардс и люксембургский бизнесмен Жерар Лопес. У главы фирмы «Продрайв» (постройка и обслуживание различной спортивной техники) Ричардса уже есть опыт руководства командой Формулы-1 – занимал высокие посты сначала в «Бенеттоне», затем в BAR. Лопес в этом деле новичок.

Неясны перспективы Роберта Кубицы, который подписал с «Рено» контракт на сезон-2010. В нем указано, что в случае продажи команды поляк волен расторгнуть договор.

На декабрьских тестах в Хересе с машинами работали юные тест-пилоты Лукас ди Грасси, Хо Пин Тунг и Бертран Багетте.



Льюис Хамильтон радуется: одного чемпиона мира, Фернандо Алонсо, он уже выжил из команды. Теперь предоставили другого – Дженсона Баттона.

опять гремучая смесь – чемпионы мира двух последних лет в одном флаконе. Старожилу «Феррари» Фелипе Массе придется заново доказывать, что он не вечно второй пилот – теперь уже в компании Фернандо Алонсо. А лидером по числу сенсаций на единицу времени зимой стала команда «Браун GP». Для начала концерн «Даймлер» купил 75% ее акций и переименовал в «Мерседес GP». А под Новый год заключил годичный контакт с Михаэлем Шумахером. Остается лишь гадать, какие результаты покажет 40-летний ветеран на чемпионской машине и какого цвета Бароном станет к концу сезона.

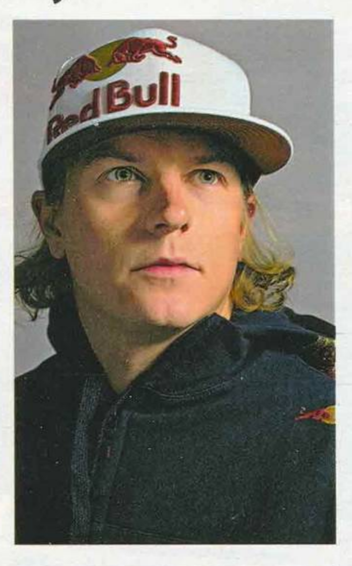
Наконец, орудие главного калибра, которое пока стесняются применять ежегодно, – новая система начисления очков! Ту, что действовала с 1950 года, впервые изменили в 2003-м, снизив турнирную ценность первого места, дабы избегать досрочного определения чемпиона в эпоху постоянных побед Шумахера (и ощутимого падения зрительского интереса). Спустя четыре года Экклстоун говорил, что этот ход не оправдал себя. И вот, пожалуйста, учитесь считать заново! Вариант, предложенный командами (12-9-7-5-4-3-2-1), не прошел. Принят вариант ФИА, то есть Экклстоуна: 25-20-15-10-8-6-5-3-2-1. Официальное разъяснение: «Надо больше поощрять победителей и призеров Гран-при». Если пересчитать прошлый сезон по этой системе, выйдет, что Баттон стал бы чемпионом не за этап до финиша, а за два. Но сейчас это никого не волнует – чемпионат мира в кризисе, надо его спасать!

А кризис, к слову, заключен именно в зрелищной, спортивной части Формулы-1. Финансовому ее положению многие позавидуют. Доход этого коммерческого предприятия в 2009 году, конечно, чуть снизился по сравнению с 2008-м – на 200 млн. долларов. Но в сумме все равно получилось неплохо – 4,6 млрд.! Похоже, старина Берни прекрасно знает свою работу. ЗР

Кими меняет амплуа

В ноябре чемпион мира Формулы-1 сезона-2008 объявил, что берет таймаут на год и отдохнет от гонок. Причина – не смог получить место в команде «Мак-Ларен», лучшей в чемпионате, по мнению Кими Райкконена. А предложения от других команд финна не заинтересовали. Но уже через месяц из Франции пришла весть: Райкконен проведет предстоящий сезон в чемпионате мира по ралли в составе команды «Ситроен-Юниор».

Кими немало выступал в разных скандинавских ралли – как правило, зимой. И, в общем, показывал приличные результаты. Однако чемпионат мира – совсем другой уровень, поэтому прогнозы самого гонщика сдержанные: «Благодаря компании «Ред Булл» у меня появилась возможность выступать на лучшем раллийном автомобиле – «Ситроене-С4». Пока подписал контракт на год. Посмотрим, что получится». А мы посмотрим 12 февраля на Ралли Швеции.



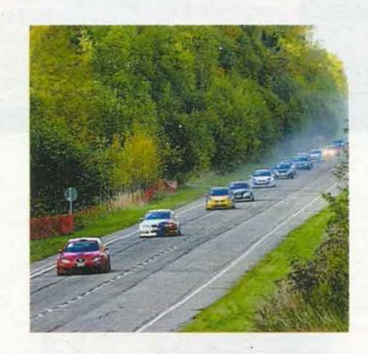
КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ
5–6.02 Кубок России, «Ростов Великий», Ярославская обл.
19–20.02 Кубок России, «Светогорск», Ленинградская обл.
20–21.02 Кубок России, «Малахит», Кыштым Челябинской обл.
5–6.03 чемпионат России, «Лахденпохья», Карелия
ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ
6–7.02 чемпионат России (N-1600), Раменское
6–7.02 традиционная гонка (А-1600), Курск
13–14.02 чемпионат и Кубок России (А-1600, «Лада»), Омск
13–14.02 Кубок президента РАФ (N-1600), Раменское
20–21.02 чемпионат России (А-1600), Курган
20–21.02 Кубок Салавата (А-1600), Набережные Челны
20–21.02 традиционная гонка (А-1600), Новокузнецк
20–21.02 традиционная гонка (А-1600), Череповец
22–23.02 «Гонка звезд «За рулем» (N-1600), Москва
27–28.02 чемпионат России (N-1600), Раменское
27–28.02 чемпионат России (А-1600), Ижевск
27–28.02 Кубок России («Лада»), Самара
27–28.02 традиционная гонка (А-1600), Тверь
27–28.02 традиционная гонка (А-1600), Ирбит
ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА
07.02 Кубок России по кроссу (УАЗ, багги), Истра
07.02 Кубок России по ледовым гонкам, Ирбит
14.02 Кубок России по ледовым гонкам, Луга
22.02 Кубок России по кроссу (легковые), Иркутск
22.02 Кубок России по кроссу (грузовики, УАЗ), Рязань
25-28.02 чемпионат России по ралли-рейдам, «Северный лес», Ленинградская обл.
28.02 Кубок России по ледовым гонкам, Мурманск

Концептуальное кольцо

Российская автомобильная федерация опубликовала концепцию проведения кольцевых гонок в сезоне-2010. На бумаге все выглядит внятно и стройно. Чемпионат и Кубок страны разыграют на восьми этапах, из них шесть – на стационарных трассах в Красноярске, Дорогобуже, Нижнем Новгороде, еще два – на городских улицах Курска и Липецка. Спортсменов порадует, что технические требования к основным зачетным группам остались прежние. Определенные сомнения вызывают три новых класса машин. В частности, не совсем понятно, откуда появятся автомобили Формулы-3 (для нее учрежден чемпионат России) и машины зачета GT-Rus (здесь планируют разыграть Кубок РАФ). Оговорено, что в GT-Rus попадает техника, подготовленная по техническим требованиям ФИА. Также на кольце дебютирует Кубок «Логан-Юниор». Здесь как раз наоборот – ясно, откуда придут машины, но неизвестно, найдутся ли пилоты.

После абсолютно провального сезона-2009 (количество гонщиков-кольцевиков, выступавших в России, сократилось более чем вдвое) рождение даже такой незатейливой концепции внушает оптимизм.

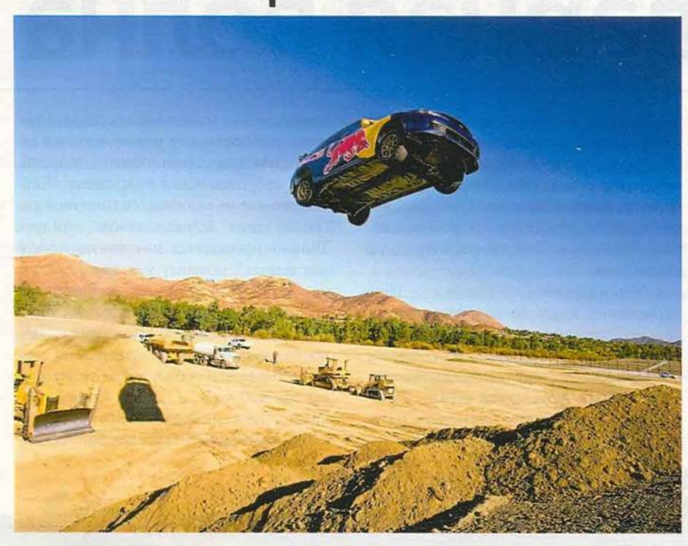


IRC растет!

Этапом в Шотландии завершилась серия IRC (Intercontinental Rally Challenge). Британец Крис Мик за рулем «Пежо-207 S2000» (его машина на фото) выиграл гонку, а вместе с ней и турнир в целом. В командном зачете IRC с внушительным перевесом над «Шкодой» победила «Пежо» (шесть побед в 11 этапах). «Мицубиси Раллиарт» заняла третью строчку. Подразделение ФИАТа «Абарт» на четвертом месте, и из-за недостаточно высокого, по мнению хозяев «конюшни», места директор команды Никола Гуллино уволен.

Сезон-2010 состоит уже из 12 этапов и начинается в Монте-Карло. В календарь не включено ралли «Россия», проводившееся в окрестностях Выборга и дважды принимавшее гонки IRC. Одна из сенсаций межсезонья: «Субару» подала официальную командную заявку. Если все пойдет по плану, в IRC будет представлено восемь (!) заводов – ожидаются также выступления марок «Хонда» и «Фольксваген». Чемпионат мира WRC даже в свои лучшие годы не знал такого обилия участников.

Полеты экстремала



Американец Тревис Пастрана в новогоднюю ночь намеревался установить мировой рекорд в рамках акции *Red Bull: New Year. No limits*. Замысел экстремальный: за рулем раллийной «Импрезы» прыгнуть с пирса, пролететь 171 фут (около 52 м) и приземлиться на борт баржи, стоящей на якоре в гавани Лонг-Бич, штат Калифорния. Установил или нет – в момент подготовки этого номера было неизвестно. Точно знаем, весь декабрь Тревис активно тренировался на специально подготовленном участке суши. «Можно сказать, что я уже поставил рекорд, но это не считается, поскольку его никто официально не фиксировал. Полет над водой станет выдающимся достижением в моей карьере».

Различные постановочные трюки Пастрана исполнял и раньше, а в гоночном мире более известен как выдающийся мотогонщик, многократный чемпион США по ралли и постоянный участник «Гонки чемпионов» (ROC).

Каникулы затянулись

Пятый сезон серии A1 Grand Prix, именующей себя гоночным Кубком мира, пока не начался. По разным причинам организаторы отменили все осенние этапы, и перед рождественскими каникулами воцарились тишина и неизвестность. Официальный сайт серии молчал, последние сообщения в нем датировались началом ноября.

Из других источников стало известно, что A1 GP пострадала от кризиса. Осенью ее владельцам было не до гонок, они активно общались с кредиторами – долги серии превысили 100 млн. евро. Убытки – знакомое явление для A1. Дебютный сезон-2006 завершился с балансовым минусом в 212 млн. долларов. Тогда удалось выкрутиться, и следующие годы приносили прибыль. Как пойдет дело сейчас, неизвестно. Хотя о прекращении существования турнира речь пока не идет и мартовский этап в Бразилии пока никто не отменял. Правда, в марте стартуют более устойчивые европейские формульные серии – свободные пилоты наверняка постараются найти работу там.

Ударная волна

Итальянский городок Порто-Чезарио живет тихой и неторопливой жизнью. Когда-то его обитатели отражали набеги флибустьеров, ловили рыбу и наверняка промышляли какой-нибудь контрабандой. Сейчас здание сторожевой башни занимает таможня, а у берега по-прежнему качаются десятки судов с кабестанами для вытаскивания сетей. «Ну что, Джузеппе, пойдешь сегодня в море?» – окликают знакомых старики, неспешно гуляя вдоль набережной.

А в нескольких километрах от Порто-Чезарио, на знаменитом полигоне «Нардо», механики заканчивают доводку сверхмощных автомобилей. Накануне болиды рвали окрестную тишину ревом моторов, пытаясь достичь максимальной скорости. А сегодня, после анализа телеметрии и ночного аврала, есть шанс перекрыть вчерашнее достижение.

Мероприятие Nardo High Performance Event (в вольном переводе – «выставка достижений тюнингового хозяйства») каждую осень собирает полтора-два десятка суперкаров, подготовленных немецкими ателье. Организаторами выступают немецкое издание «Ауто бильд» и компания «Континенталь». Как известно, многие шинники применяют опыт, накопленный в автоспортивных соревнованиях, в производстве гражданских покрышек. «Континенталь» не занимается гоночной резиной (хотя ледовые гонки «Андрос Трофи» проводятся именно на немецких шинах), поэтому участие в заездах на «Нардо» – отличная возможность исследовать поведение покрышек в экстремальных режимах. Уже сейчас скорость тюнинговых суперкаров на шинах ContiSportContact Vmax переваливает за 400 км/ч, а вскоре планка поднимется еще на десятку. Так что инженерам компании хлопот прибавится.

Какие чувства испытываешь, когда в десятке метров от тебя проносится автомобиль со скоростью за 350 км/ч? Автофокус фотокамеры сходил с ума вместе с Вадимом Никишевым.

Судя по колесам выстроившихся на пит-лейне суперкаров, тюнинговым фирмам есть из чего выбирать. Тут представлена вся линейка высокоскоростных шин «Континенталь»: ContiSportContact 2 и 3, Vmax и UHP. На некоторых машинах легкосплавные диски спрятаны под плоскими колпаками наподобие тех, что закрывают спицы гоночных велосипедов. Знакомая картина: несколько лет назад эксперимент ЗР подтвердил, что подобные приемы дают возможность выгадать лишние 10 км/ч максималки. Некоторые участники используют полный набор ухищрений: полноценные наружные зеркала заменяют одним маленьким, от «формулы», или снимают их вовсе заодно со стеклоочистителями, а щели заклеивают скотчем для уменьшения аэродинамического сопротивления. Все ради победы! Кстати, повышение давления в шинах тоже может дать небольшой выигрыш, но чревато разрушением покрышки на запредельной скорости. Рисковать головой никому не охота, к тому же специалисты «Конти» проверяют давление и осматривают колеса перед стартом.

Суперкары по очереди выезжают на скоростную дорогу «Нардо». Эта

Один из способов снизить аэродинамические потери – снять зеркала…

…или заменить штатное «формульным».

– Шеф, у нас две новости: хорошая и плохая, – позвонили люди из «Брабуса» после заезда начальству. – Из кроссовера GLK мы выжали 316,4 км/ч!
– Молодцы, всем премия!
– Новость вторая: конкуренты из TechArt на «Порше-Кайен Турбо» разогнались до 320, 3 км/ч…
– Это плохо, готовьтесь к увольнению.
Примерно такой диалог состоялся после первого дня скоростных заездов. Ко второй попытке подготовились основательнее, и «Брабус-GLK V12» превзошел результат «Кайена».

На рекордном «Брабусе» колеса прикрыли колпаками.

Еще один способ «намыть» пару км/ч – заклеить щели. Этим не брезгуют даже в ателье, занятых тюнингом «мерседесов»!

AC Schnitzer ACS4 3,5 turbo развил 303,1 км/ч – неплохо для кабриолета!

трасса уникальна (в частности, здесь на профилированном вираже можно развивать до 220 км/ч без боковых перегрузок) и любима многими автопроизводителями. Порой возле стационарных боксов можно увидеть закамуфлированные новинки ближайших лет… Но не менее интересно смотреть на тюнинговые автомобили, а их создатели всегда готовы рассказать о своих достижениях.

К примеру, для того же кроссовера «Брабус-GLK V12» это первое появление на публике. Компактный вседорожник с 12-цилиндровым двигателем объемом 6,2 л, оснащенным двойным турбонагнетателем и развивающим 750 л.с., по расчетам должен был преодолеть скоростной рубеж 310 км/ч, а на самом деле уже в первый день оказался еще быстрее. Но затем состоялся диалог, приведенный в начале статьи... После него инженеры «Брабуса» поднапряглись, на следующий день раскочегарили GLK V12 до 322,3 км/ч – и получили приз за самый скоростной тюнинговый вседорожник!

Быстрейшим из дизельных автомобилей оказалось купе AC Schnitzer ACS3 3,5d, построенное на базе «трешки» БМВ: 288,7 км/ч – результат достойный, если учесть относительно небольшую (310 л.с.) мощность.

Вообще из 19 участников всего четыре не дотянули до отметки 300 км/ч. К ним относится и «Опель-Инсигния OPC», который после легкого тюнинга от Steinmetz прибавил к серийным 325 л.с. еще 70 и развил 287,4 км/ч. Но при этом по праву считается самым быстрым «Опелем».

Может ли универсал ехать быстрее спорткупе? Конечно: ABT RS6 Avant с 700-сильным V10 и максималкой 335,2 км/ч опережает ABT R8 (V8, 560 л.с.) на 20 км/ч!

Если убрать с кузова наклейки, то этот «Ауди-А4» ничем не выдаст своего потенциала. Тем не менее всего за 80 000 евро вы получите суперкар, развивающий свыше 350 км/ч!

Да, возможно, бывают еще более скоростные модификации, но мероприятие на трассе «Нардо» ценно именно тем, что показания, полученные посредством сертифицированной телеметрии, считаются «абсолютными» и приводятся в официальных пресс-релизах. Измерения, кстати, проводят при помощи высокоточного спутникового комплекса V-box (точно таким же пользуются эксперты ЗР).

Поскольку точность замеров под сомнение не ставится, результат, показанный невзрачным «Ауди-А4» предыдущего поколения в версии Hohenester HS650G, буквально ошарашил: 650-сильный седан разогнался до 351,6 км/ч! Ни Geiger Z06 Bi-Turbo на базе «Корвета» (790 л.с., 342,9 км/ч), ни бывший «Мерседес», а ныне MKB SL 65/12TT (816 л.с., 330,2 км/ч), ни даже Edo Gallardo LP 600-4 (мощность «достаточная», 339,8 км/ч) за ним угнаться не смогли! И лишь 850-сильный 9ff TR1000 на базе «Порше-911» оказался быстрее: 375,7 км/ч.

Однако, пожалуй, самым сногсшибательным оказался выход микроавтобуса «Фольксваген-Транспортер» от TH Automobile. В его корме поселился двигатель от «Порше», форсированный специалистами 9ff до 800 «лошадок», а скорость достигла 310,7 км/ч!

На шутку о том, что такие «маршрутки» нам нужны, инженеры улыбнулись: «Готовься к расходам! Как думаешь, что быстрее кончится – шины или мотор? Скорее всего, первым придется менять двигатель: его ресурс всего около 3000 км». Тюнинг! **ЗР**

«Бешеная маршрутка» TH2 RS даст фору многим «ламборгини» и прочим «феррари»: максимальная скорость – порядком за триста!

Трезубцем в десятку

Имя журнала «За рулем» получил один из поворотов «Смоленского кольца» – первой в России спортивной трассы европейского типа. Оставить автограф на вираже собрался Петр Меньших в компании с аристократом из мира авто «Мазерати-Гран Туризмо S» и спортсменом «Ауди-R8 5,2 FSI кваттро». Фото Константина Якубова.

ДОРОГОБУЖСКИЕ МЕЧТАТЕЛИ

Такие машины в Москве наперечет – что уж говорить о Смоленской области. Вот и первый фанат: тонированная «Самара» под непрекращающиеся «бух-бух» магнитолы сразу же села нам на хвост – на местной дороге

ей это не стоило труда... Ночью, в темноте, мы проскочили нужный поворот и остановились перед тем, как развернуться. «Мазерати» не смог совершить маневр без того, чтобы не зацепить трезубцем горбатую обочину. «Итальянец» явно был недоволен: зачем его, денди в белых кожаных сиденьях, из сияющей огнями московской «Барвихи вилидж» отправили в такую глушь! Еще двадцать минут назад мчались по отутюженному Минскому шоссе в сторону Европы, при этом «Мазерати» ни на метр не отставал от самого быстрого среди всех «Ауди». Чему удивляться? По технической оснащенности у него в родне знаменитые «Альфа-Ромео 8С» и братья «Феррари». Даже на минимальной скорости он так трубил выхлопными трубами, будто ему не терпелось попасть

Теоретически перед поворотом «За рулем» можно ускориться до 240 км/ч – потом сбросить скорость почти до минимума и на выходе вновь начать разгон. Но асфальт при этом должен быть сухим. «Мазерати» же и «Ауди-R8» ехали по мокрому, да еще покрытому к зиме специальным консервантом. Заезды шли в неожиданно теплые для конца ноября дни, к закату дня кольцо стало подсыхать, но стартовать еще раз, чтобы улучшить результаты, сил уже не осталось.

на гоночную трассу. Громогласный баритон ему ставила целая армия искусных акустиков. У «Ауди-R8» свой голос, но с таким лучше не петь. Да он и не пытался, был занят другим: зажав водителя в спортивном сиденье, развлекался короткими ускорениями, словно спринтер на разминке.

Подъезжаем к местной гостинице, «Самара» – за нами. Поставили машины на стоянку; из окна наблюдаем, как четверо ее пассажиров, прильнув к прутьям забора, не могут оторваться, рассматривая шедевры итальянского и немецкого инженерного искусства. А с утра во множестве собрался местный люд с фото-мобильниками поглазеть на невиданные тачки.

ПЕРВЫЕ РЕКОРДЫ

Казалось, в лучах всеобщего внимания машины еще ярче заблестели лаком. Вот только бы не вылететь им на еще не обустроенные обочины. Об этом неудобстве лучше не забывать, когда несешься по закрытой спортивной трассе с огромной скоростью.

Педаль тормоза у «Мазерати» на одном уровне с акселератором. Пока едешь по шоссе, это раздражает, но сейчас, на кольце, воспринимается как удобство для спортсмена. Ход у обеих педалей короткий – это хоро-

«За восьмой» перед поворотом «За рулем» разогнали 525 «лошадей» до 192 км/ч. Есть рекорд трассы!

MASERATI GRAN TURISMO S. Самое быстрое купе марки, аристократ, довезет в Париж с багажом быстро и со всеми удобствами. Разгоняется до 100 км/ч за 4,9 с, максимальная скорость – 295 км/ч. Двигатель расположен спереди продольно, бензиновый, V8, 32 клапана, 4,7 л, 323 кВт/440 л.с., 490 Н·м при 4750 об/мин. Трансмиссия заднеприводная, А6. Ходовая часть: подвески – независимые, пружинные, на двойных поперечных рычагах; тормоза – дисковые, вентилируемые; шины – спереди 245/35R20, сзади 285/35R20. С новой автоматической коробкой передач машина совсем немного проиграла конкуренту в спортивности, зато бесподобна на ровных автомагистралях. Цена автомобиля – 7 290 000 рублей.

шо. Задние шины мертвой хваткой цепляются за трассу, передние на входе в поворот чуть скользят. Таков эффект системы стабилизации MSP: она не дает лавине крутящего момента сорвать задние колеса в пробуксовку. При повернутом руле «синьор» ехать не хочет – вроде бы сомневается в способностях водителя, но стоит вектору тяги на ведущих совпасть с направлением передних колес, мгновенно откликается на газ.

А сейчас нажимаем кнопку *S* (режим «спорт») на консоли. Купе напрягает мускулы: подвеска становится жестче, педаль газа теперь полностью послушна командам, и ты должен сам контролировать занос. Система электронной стабилизации более благосклонна к водителю, чем в обычном режиме. Руль, пожалуй, «длинноват»: при больших углах поворота руки крутят и крутят баранку. Еще больше свободы дает отключение стабилизации: машина лучше реагирует на руль, а задняя ось при открытом дросселе норовит «гулять» даже на прямой. Забыть об этом поможет кнопка *ICE* – она адаптирует машину под «зимнюю» езду. Стыки на дороге уже не слышны, купе стало «мягким», в поворотах кренится, на «газ в пол» не реагирует. Даже звук выхлопа теперь приглушенный. Для города это нормально, но мы же на гоночной трассе!

«Ауди-R8» здесь сразу почувствовал себя как дома. На кольцо он вывез все свои 525 «лошадей» против 440 у «Мазерати». И вот – первый ре-

AUDI R8 5,2 FSI QUATTRO. Рекордсмен «Смоленского кольца». На прямой перед поворотом «За рулем» выдал 192 км/ч. Широчайших возможностей суперкар с алюминиевым кузовом и высокофорсированным двигателем, построенным по гоночным канонам. Разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с, максимальная скорость – 316 км/ч. Двигатель расположен продольно перед задней осью, бензиновый, V10, 40 клапанов, 5,2 л, 386 кВт/525 л.с., 530 Н·м при 6500 об/мин. Трансмиссия полноприводная, Р6. Ходовая часть: подвески – независимые, пружинные, на двойных поперечных рычагах; тормоза – дисковые, вентилируемые; шины – спереди 235/35R19, сзади 305/30R19. Цена автомобиля – 6 261 000 рублей.

корд трассы! На прямой перед поворотом «За рулем» «эр-восьмой» выдал 192 км/ч. На следующем коротком прямике показал 172 км/ч. У «Мазерати» эти показатели соответственно 172 и 145 км/ч.

Ощущения за рулем R8, как в гоночном болиде. Десятицилиндровый мотор одаривает таким восхищением, до которого R8 4,2 FSI немного не дотягивал. V10 подхватывает уже с холостого хода, а ведь до ограничителя еще более 7000 оборотов! При переключении подрулевыми лепестками тахометр, кажется, подбирался к 8000. «Мазерати» же с 6-ступенчатым автоматом при торможении двигателем не дает раскручивать мотор больше 5000 об/мин. Разгоняясь с роботизированной 6-ступенчатой коробкой R8, получаешь такие же подзатыльники, как в «Ламборгини-Мурсьелаго», – несладко приходится водителю в машинах-родственниках при смене передач.

Ну и все остальное как положено: при жестких амортизаторах крайне важно, чтобы здоровая печень была вдобавок ударопрочной, чтобы тормоза осаживали, не уставая, а ты умел концентрироваться на входе в поворот. Под сброс газа суперкар стабильно ныряет мордой внутрь, без кренов меняя траекторию. Отключение ESP ухудшило результаты круга: при выходе на прямые возникла пробуксовка. Теперь понятно, что предпочитает среднемоторный «спортсмен»: ускорения. Он легко наберет 316 км/ч, но так разогнаться нам не потребовалось.

АРИСТОКРАТ И СПОРТСМЕН

За три часа с небольшим домчал домой «Мазерати». На привлекательность этого произведения инженерного искусства не влияют небольшие слабости. Да, он не спорткар в строгом смысле слова. На фоне «Ауди»

смотрится тяжеловесом: по части маневренности и поперечных ускорений R8 задает слишком высокую планку. На ухабистой дороге «итальянец» старается щадить седоков, но в какой-то момент начинает капризничать и забывает о них. При дурном качестве асфальта курс порой приходится корректировать рулем. Это вина сверхшироких 20-дюймовых «Пирелли», благодаря которым «Гран Туризмо S» охотно заходит в повороты, но становится нервозным в колеях с ростом скорости. А уж ее-то машинам с трезубцем всегда хватало. Впрочем, водителю с генами гонщика эта окажется не совсем по душе. Но если выбирать автомобиль для туристической поездки, скажем, от Смоленска до Парижа, с «Мазерати-Гран Туризмо S» попадешь в десятку... «Ауди-R8» возвращался домой неохотно – явно не набегался вволю. Кстати, почему его назвали R8? «Десятка», она и есть «десятка». ЗР

Капитанский тост

Тринадцать солидных, занимающих высокие посты людей на несколько часов превратились в азартнейших гонщиков. Главы автомобильных представительств за рулем картов повели свои команды в бой за первое место в Рождественской гонке «За рулем». Владимир Соловьев и Антон Чуйкин отвлекали капитанов команд от «несерьезного» занятия «серьезными» вопросами.

ВОПРОСЫ КАПИТАНАМ

1 Предположим, ваша марка выиграла тендер на поставку автомобиля Деду Морозу или Санта Клаусу. Какую модель порекомендуете и почему?

2 Какой провозгласите тост? Что пожелаете в 2010 году?

3 Приближается Олимпиада – за кого будете болеть? Какой вид спорта предпочитаете?

4 Сделаем рекламную паузу. Продолжите фразу: покупайте автомобили (товары) моей марки, потому что…

РЕГЛАМЕНТ РОЖДЕСТВЕНСКОЙ ГОНКИ

Два полуфинала вывели в финал семь команд (по результатам 75-минутных заездов). Еще две команды вышли в финал усилиями своих руководителей: состоялись две короткие гонки только для капитанов. Общий зачет – по итогам 75-минутной финальной гонки. Чтобы уравнять шансы, был введен весовой гандикап: команды с большим суммарным весом гонщиков получали преимущество на старте. Соревнования проходили на картах мощностью 9 л.с.

Ярон ВИДМАЙЕР,
капитан команды шинного концерна «Континенталь»

Компания оказала спонсорскую поддержку Рождественской гонке «За рулем» и, разумеется, выставила собственную команду. Поначалу удача отвернулась от «Конти», но г-н Видмайер добыл ей место в финале, выиграв один из двух капитанских заездов.

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
Уверен, что в данном случае марка автомобиля не играет особой роли; главное, чтобы он был обут в зимние шины «Континенталь». Иначе Санта просто не успеет к празднеству! Дети расстроятся, а вместе с ними мамы, а глядя на них – и мужья. Это уже никакое не Рождество!

2. Капитанский тост
Будьте здоровы и удачливы, а все остальное сделает немецкий инжиниринг! Тост по-русски? За здоровье!

3. Олимпийские пристрастия
Биатлон. Я его очень люблю. В нем надо быстро бегать и точно стрелять, а это очень сложно совместить. Когда-то, в ранней молодости, я пробовал заниматься биатлоном. Правда, зима была теплой, и мы бегали без лыж...

4. Покупайте шины «Континенталь», потому что...
...они просто самые лучшие!

Александра ФАЛИНА,
капитан команды «Феррари»

Дебют команды в Рождественской гонке стал успешным: бронза в общем зачете. На счету Александры – второе время круга в капитанском заезде. Отличный подарок к дню рождения г-жи Фалиной, который совпал с гонкой ЗР. Наши поздравления!

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
На мой взгляд, лучше всего подойдет «612 Скальетти», как самая просторная модель «Феррари».

2. Капитанский тост
Хочется попрощаться с непростой экономической ситуацией, поэтому – да здравствует процветающая, развивающаяся, экономически безопасная Российская Федерация!

3. Олимпийские пристрастия
Буду болеть за наших фигуристов.

4. Покупайте «Феррари», потому что...
Никаких «потому что»! «Феррари» – автомобиль мечты. И точка.

Владимир ДУКЕЛЬСКИЙ,
капитан команды КИА

Команда успешно пробилась в финал и заняла итоговое пятое место. Всем особенно запомнилась суперпрофессиональная девичья группа поддержки.

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
Конечно, «КИА-Мохав»: много пространства, мощный дизель, полный привод. Для Деда Мороза – только самое новое и самое лучшее!

2. Капитанский тост
Крепкой семьи, здоровья! И чтобы новый год оказался как минимум не хуже уходящего. 2009-й был непростым для всех. Надеемся на подъем.

3. Олимпийские пристрастия
Будем болеть за наших фигуристов и хоккеистов. А вообще, КИА всегда вместе с московским «Спартаком», ведь мы спонсоры футбольной команды. Нам нужна только победа!

4. Покупайте КИА, потому что...
...потому что КИА – это продукт, который заметно опережает ожидания покупателей. Новоиспеченные владельцы наших машин убеждаются в этом после покупки. Наш бренд яркий, эмоциональный, спортивный.

Сергей ПЕТРОВ,
капитан команды «Рольф»

Из-за травмы спины капитан за руль карта не сел, но команда выступила достойно: второе место в полуфинале. А каков тост! (*См. ниже.*)

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
Знаете, учитывая московские пробки, я посоветую Деду Морозу использовать... вертолет.

2. Капитанский тост
Ставьте перед собой цели, которые нельзя достичь за одну жизнь!

3. Олимпийские пристрастия
На Олимпиаде буду болеть за достойных. А мои любимые виды спорта – велосипед и горные лыжи.

4. Покупайте...
Мой совет универсален: покупайте такую машину, которая отвечает вашим собственным представлениям о хорошем автомобиле.

Александр МОЙНОВ,
капитан команды «Шевроле»

Два месяца назад г-н Мойнов расстался с костылями после операции на колене. В таких обстоятельствах его четвертое место в зачете капитанов равноценно победе!

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
«Шевроле-Круз» из Санкт-Петербурга. Оттуда, кстати, недалеко до родных мест Санта Клауса (Рованиеми) и российского Деда Мороза (Великий Устюг). Завод вошел в ритм, так что Деду Морозу не пришлось бы ждать.

2. Капитанский тост
Восхищаюсь «Собачьим сердцем» Булгакова и объясняю иностранцам: если до конца понять это произведение, то удастся постичь русскую душу. Так вот у Шарикова есть великолепный тост: «Желаю, чтобы всё!».

3. Олимпийские пристрастия
Хоккей. Приятно болеть за команду, умеющую выигрывать. Люблю горные лыжи, поэтому буду смотреть гигантский слалом.

4. Покупайте «Шевроле», потому что...
...это ваш автомобиль – самый современный в модельном ряду марки. Ганс Юрген Михель, директор питерского завода, доказывает, что российский «Круз» лучше корейского.

Арно РИБО,
капитан команды «Ситроен»

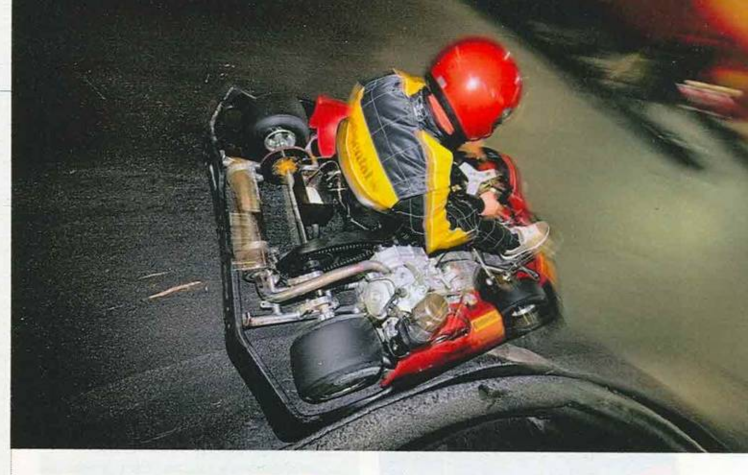
Показав лучший результат в гонке капитанов, г-н Рибо обеспечил команду путевкой в финал. Итоговое место в общем зачете – восьмое.

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
Мы предоставили бы автомобиль, в котором можно привезти много подарков. Это, разумеется, большой «С4 Пикассо». Сюрпризы и Новый год неразделимы.

2. Капитанский тост
За восстановление российской экономики! И наилучшие пожелания всем нашим клиентам!

3. Олимпийские пристрастия
Мой любимый вид спорта – скоростной спуск на лыжах. Во время трансляции соберу коллег у телевизора на работе.

4. Покупайте «Ситроен», потому что...
...это стильные машины с креативными технологиями, привлекательным соотношением цены и качества и хорошим техническим обслуживанием в российских дилерских центрах.



Ин ХАКЕР,
капитан команды «Опель»

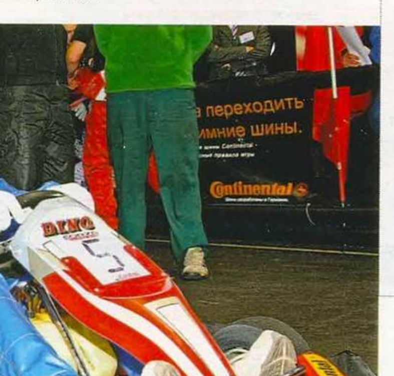
Г-н Хакер, новый глава немецкого бренда в России, на момент гонки еще не окончательно перебрался в Москву, и, может быть, поэтому результатами команда не блеснула (четвертое место в полуфинале). И у «Опеля», и у его капитана все еще впереди!

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
«Инсигния Спортс Турер» – прекрасная машина, ее мне уже удалось испытать в горах Германии. А для России лучший вариант – «Антара». Конечно, из Санкт-Петербурга.

2. Капитанский тост
Я слышал о российской традиции произносить тосты. И поднял бы бокал за удачный 2010 год – удачный как для нашей компании и дилеров, так и для всех участников рынка.

3. Олимпийские пристрастия
Обязательно буду следить за перипетиями Олимпийских игр и болеть за россиян-фигуристов, лыжников и хоккеистов.

4. Покупайте «Опель», потому что...
...мы живем автомобилем. Таков наш слоган, определяющий суть марки (Wir leben Autos). Надеемся, это весомый аргумент для российского потребителя.



Дэвид ТОМАС,
капитан команды «Вольво»

На личном счету г-на Томаса второе место в зачете капитанов. Удачный дебют в Рождественской гонке руководителя марки и председателя Комитета автопроизводителей (AEB)!

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
Чтобы развозить подарки, лучше всего подойдет XC90 – он не зависит от дорог и погоды. А на летних каникулах надо взять C70, одеться посвободнее, опустить крышу и при этом наслаждаться чувством полной безопасности.

2. Капитанский тост
2009 год стал весьма памятным и поучительным отнюдь не по позитивным причинам. Но мы связываем большие ожидания с новым годом. Так что не забывайте 2009-й и надейтесь на 2010-й!

3. Олимпийские пристрастия
Люблю прыжки с трамплина. И, конечно, беговые лыжи, которыми я занимаюсь в России.

4. Покупайте «Вольво», потому что...
Volvo for life («Вольво» для жизни).

Франк ВИТТЕМАНН,
капитан команды «Фольксваген»

В гонке г-н Виттеманн и его команда были «хорошистами»: четвертое место в заезде капитанов и четвертое место в командном зачете.

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
Это вседорожник, поскольку Дед Мороз должен проехать везде. «Туарег» прекрасно справится со всеми задачами.

2. Капитанский тост
Здоровья и радости!

3. Олимпийские пристрастия
Уважаю сноуборд. «Фольксваген» – спонсор Олимпиады-2014 в Сочи, поэтому все зимние виды спорта для меня представляют почти профессиональный интерес.

4. Покупайте «Фольксваген», потому что...
...за свои деньги получаете лучшее качество. Это в полной мере относится и к автомобилям из Калуги, где производится около 70% машин для российского рынка.

Кадзуси ИОШИДА,
капитан команды «Субару»

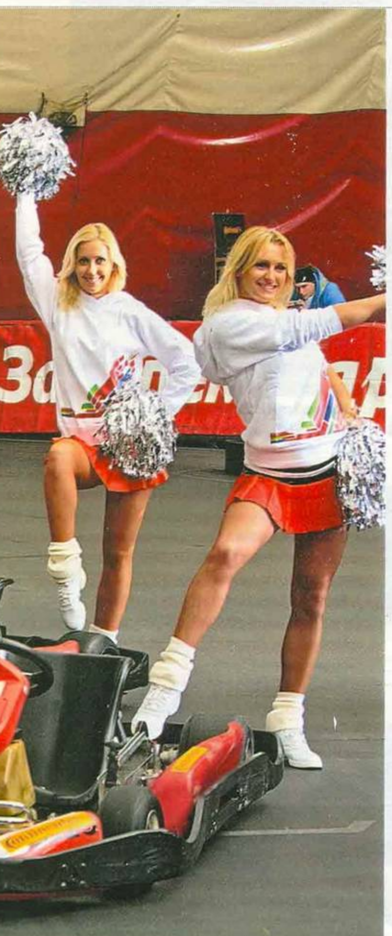
Пятое место команды в полуфинале, третье – в заезде капитанов. Но спортивные достижения меркнут на фоне следующего факта: Иошида-сан трудится в России 25 лет – чемпионский стаж работы. Поздравляем с круглой датой!

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
«Импреза WRX STI»: Деду Морозу нужно уверенно и быстро ездить, что зимой возможно только на машине с постоянным полным приводом.

2. Капитанский тост
За победу!

3. Олимпийские пристрастия
Буду болеть за российскую хоккейную команду.

4. Покупайте «Субару», потому что…
…эти автомобили воплощают в себе спортивность и безопасность. Причем безопасность – в первую очередь.



Франсуа Гупиль де БУЙЕ,
капитан команды «Ниссан»

Спортивный результат команды г-на де Буйе – пятое место в полуфинале. Однако азарта и напористости было не занимать.

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
Прекрасный выбор – «Ниссан GT-R». Рекомендую его не только Санта Клаусу, но и всем читателям «За рулем», потому что машина вобрала в себя лучшее, что есть в современном автомобилестроении.

2. Капитанский тост
Чтобы рынок восстановился, чтобы мы пошли в рост и чтобы пробок на дорогах Москвы стало поменьше!

3. Олимпийские пристрастия
Горные лыжи. Это перекликается с политикой компании, которая поддерживает в России фрирайд.

4. Покупайте «Ниссан», потому что…
…потому что наша марка отличается от других и предлагает уникальные автомобили – GT-R, «Кашкай».

Юрген ЗАУЭР,
капитан команды «Мерседес-Бенц»

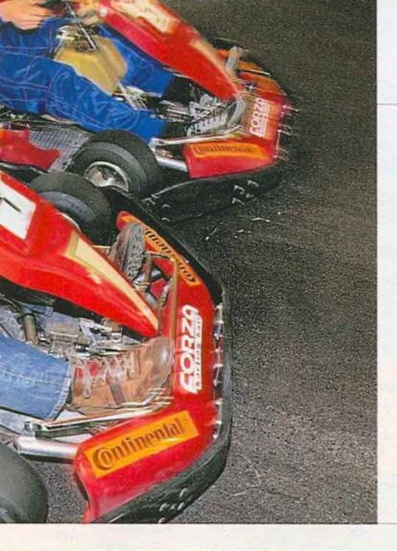
Победитель Рождественской гонки «За рулем». Упорные тренировки и дисциплина заслуженно привели команду марки на верхнюю ступень пьедестала. Иных мест, кроме первого, для «Мерседеса» не существует. Поздравляем!

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
Лучше всего подойдет грузовой «Актрос», чтобы взять с собой как можно больше подарков. Ведь именно их ждут от Деда Мороза и Санта Клауса во всех уголках мира.

2. Капитанский тост
Продажи, продажи, продажи!

3. Олимпийские пристрастия
Лыжи. Очень люблю и сам кататься. А летом с удовольствием играю в волейбол.

4. Покупайте «Мерседес», потому что…
…нужно иметь все или ничего!



Денис ПЕТРУНИН,
капитан команды «Хёндай»

В активе команды – первое место в полуфинале. Капитану в его заезде повезло меньше, так как, признался г-н Петрунин, за целый год он садился за руль карта всего один раз – в Корее.

1. Авто для Деда Мороза (Санта Клауса)
«Хёндай-ix55». В него поместится много подарков, да и доберетесь до самой дальней деревни.

2. Капитанский тост
Пусть с победами на картодроме придут успехи в бизнес и радость в наши дома!

3. Олимпийские пристрастия
В зимних видах спорта отдаю предпочтение биатлону: это два соревнования в одном.

4. Покупайте «Хёндай», потому что...
...это самый сбалансированный автомобиль по цене, качеству и надежности!

Командный пьедестал Рождественской гонки «За рулем»:
1-е место – «Мерседес-Бенц» (капитан Юрген Зауэр)
2-е место – «За рулем» (капитан Петр Меньших)
3-е место – «Феррари» (капитан Александра Фалина)

Сон в сапогах

Солдат спит – служба идет! Справедливость этой поговорки проверили на себе в разное время большинство авторов журнала. Смеем надеяться, что и среди читателей таковых будет предостаточно. Накануне 23 Февраля предпраздничные сны служивых «подсмотрели» Максим Приходько и Георгий Садков (фото).

Старшина рявкнул на всю казарму: «Спокойной ночи, бойцы!». «Взаимно», – прозвучало с нашей стороны. С нашей – то есть с солдатской. Я в армии полгода, мне еще служить и служить. Если не будет внеплановой учебной тревоги от «дедов», на сон у меня часов шесть. «Эх, сейчас бы пельменей», – размечтался я и уснул...

...А это кто – я? Ух ты, представительный дядька. А в каком это году? В каком?! Борода, очки, куртка со значком «За рулем» – это я там работаю? Класс! Не «класс», а «уважуха и респект»? Смешно, ребятам завтра расскажу. А это что за фигня – детское кресло? У меня – трое детей?! Вот это я дал! На работу пора? «Ведите себя хорошо» – напутствие детям. Или жене, сам не понял. Ладно, поехали. Опа, а транспорт-то старый знакомый: трудяга БТР-80, «восьмидесятка». А еще кого так зовут? Надо бы потом спросить, кто такой «Ленд Крузер». Це вон тот? Жидковат против моей машинеш-

Самое невероятное то, что сквозь два люка «во лбу» машины и несколько перископов видно практически все. При желании, можно укомплектовать «броник» TV и DVD.

ки. У меня, как в анекдоте: «Любимая, хочешь, я покатаю тебя на большой и мощной машине?» – «Конечно!» – «Вот бэтээр стоит, залазь!»

А башни с пулеметом почему нет? Конверсия? Старшина что-то говорил про разоружение и разрядку... А может, просто свинтили за ночь. Пролез с трудом, эк я раздобрел-то! До чего сиденье холодное – где мой ватничек? Другое дело. Граждане пассажиры, наш полет будет проходить на высоте 60 см над уровнем земли! Тр-р-

Элегантный, дерматиновый восьмиместный салон в стиле «армейский техарт». Детское кресло можно прикрепить к броне болтами.

дрын-н! Эх, крепка броня! А дыму-то, аж в кабину попал. Сейчас люк верхний открою, проветрим. Сашка из второй роты говорит, в импортных легковушках кондиционеры есть. Гы-ы! У майора в кабинете кондиционер пол-окна загораживает – врет все Сашка.

А машин на дороге!.. Да все импортные. А наши-то где? Помпотех на днях читал, что «жигули» очень популярны в Эфиопии. Опять иностранцам все самое лучшее, а нам взамен шиш... Чего это они все встали, зеленый же горит! Пробка? Вот если мою «восьмерку» дизельную завоздушить, это будет пробка. Ладно, постоим. В «Жигулях»-то приемник хоть есть. Ну-ка, где наша радиостанция, сейчас мы ее настроим. Это что, на всю страну? Конотоп – заграница?!! Замполиту расскажу – он сопьется с радости: у него там теща. Сибирь хоть наша?

Что-то долго стоим. Может, объехать? Спокойно, не раздавлю – я по зеркалам ориентируюсь, мне все видно! А я говорю, видно! В крайнем случае, люки пошире открою, а отопитель на полную. Эй, приятель, за мной не стоит ехать, у меня восемь колес, и все ведущие! Ой, троллейбус чуть рога не оторвал. Матрос ребенка не обидит!

Ух ты, гаишники! Форма-то у них какая нарядная – дембеля, что ли? Нет, не нарушал, я для вас трактор, вот и права тракториста есть. Не заглушу – потом фиг заведется. Командир, ты в люк кричи! Точно, зверь-машина! Въезд грязного автотранспорта в Москву запрещен? Да не грязь это – краска такая. А где я баню для такой махины найду? Мойка – чудно! Сколько-сколько? Пожалел я тебя, ворота не снес. А на улице почем? Восемьсот рублей – это два мотоцикла «Минск»! А какие сейчас в моде? И почем?

Уф, жарко сегодня, прижмусь к ларьку. Мамаша, минералочки бы. Какая операция? Нет, я не доктор, я на работу опаздываю! Кто я, олигарх? Мамаша, я тоже ругаться умею. Как я на нем по городу? Нормально, как по танкодрому: своих не видно, а чужие не трогают.

Если вы заглохли – не паникуйте! Прикрепите трос и ждите помощи от МЧС. Никто, кроме спасателей, не в состоянии дернуть 13-тонный вседорожник.

Выше нас с тобой только звезды Кремля. Если ты в армии ездил на БТР, тебе мое уважение.

«Тук-тук, кто в теремочке живет?» Служивые с опаской поглядывали на мои документы.

Если заблудились в городе, поступайте, как слоны, – ищите себе подобных! Они выведут вас к водопою, сиречь к заправке.

НАША СПРАВКА

БТР-80 (ГАЗ-5903). Минимальная цена – от полутора миллионов рублей в зависимости от состояния. Надумаете покупать, выбирайте машину с консервации, без пробега. За эти деньги получите герметичный бронированный корпус, централизованную подкачку шин, привод 8×8 или 8×4, лебедку, водомет – плавать по воде – и много других полезных опций (пулемет, гранатомет и установка залпового огня в перечень не входят). Двигатель дизельный, ЯМЗ-238 М2 – аналогичный мотор на КамАЗе. Обязательно проверьте, чтобы БТР имел паспорт самоходной машины. Без него вам не легализовать покупку в Гостехнадзоре. Для управления понадобятся права тракториста.

А это что за КамАЗ? Как-как – ДАФ? ДАФ – удав, смешно. ИФА, гэдээровский, знаю, ДАФ – нет. Все у них, капиталистов, шиворот-навыворот. Найдется огонька, держи, дружище. Ого, да я тебя повыше буду! На «семидесятке» служил? Мой лучше, современнее. Камазовский движок на солярке, два бака по 150 литров, подкачка всех колес, 260 сил. У ДАФа 360? Может, и водомет у тебя есть? Вот народ!

Заправка, как раз вовремя. Спокойно, граждане, мне бы только солярочки. Да не сломаю я ничего! Надо же, не влез. Кто ж так строил-то? Мужик, где на трассу выезд? Сам ты дезертир! Сфотографироваться – можно. На телефон?! Или шпион, или псих. На что меняться? И твой «Мерседес»? И телефон в придачу? Точно псих. На «мерседесах» только интуристы у нас ездят. Это кто там сигналит, автобус? Я дорогу загородил? Вроде прижался к обочине. А остальные чего молчат – стесняются? Так я же наш, советский. А в потоке не отстаю от других. Это они отстают. А я могу и быстрее, чем 60 километров в час.

Вам куда, пацаны? Студенты? Да сюда и десять таких войдет. Просто посмотреть? Руль, педали, приборы – все как у людей. И броня. И усилитель руля. Страшно первые 20 минут, потом привыкаешь. Ага, плавает. Это ты так плаваешь, а я могу до 12 километров в час. И шторм до четырех баллов. Головой не ударьтесь. Точно, настоящая машина. Порулить? Легко, давай к нам, в армию. Сам такой! Вот ведь, заболтался, солярка кончилась. Девчонки, в машине с ромбиком на капоте, дотащите до заправки! Шутка, киргуду! Это из кинокомедии. Я – из кино? Нет, я из первой роты....

«Рота, подъе-о-ом! Выходи строиться!» А где же Москва, где тот чудак, что меняться хотел? Эх, ну и приснится такое. Сашке-корешу расскажу – посмеемся. Главное дело, «Минск» – уже не мотоцикл, вот фантастика-то!

...Над страной занимался новый день, 23 февраля 1988-го. Служить мне оставалось полтора года. **ЗР**

Благодарим компанию «БВМ-Авто» за предоставленную технику.

Игры для перевозчиков

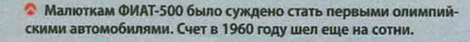
Крупнейшее событие февраля – Олимпийские игры в Ванкувере. Но наш рассказ не о борьбе за медали, а о схватке за спонсорские контракты. Достижения крупнейших автопроизводителей, оспаривающих титул официального перевозчика Игр, комментирует Алексей Воробьев-Обухов.

ОТ СОТЕН – К ТЫСЯЧАМ

Провести Олимпиаду престижно, но весьма недешево. Средствами помогают спонсоры: даже на первых играх 1896 года в Афинах такой уже был – всем известная компания «Кодак». А вот автомобилями с олимпийским оргкомитетом никто не делился еще 60 лет – вплоть до Игр 1956 года. А делиться начали тогда, когда повсеместно развилось телевидение. Миллиарды жителей Земли, любующихся с экранов спортсменами на фоне рекламных баннеров, – ради такой аудитории не жалко предоставить даже тысячи новеньких авто. Хотя начало кампании «Олимпиада» было довольно скромным: участников Игр 1960 года в Риме развозили 284 малютки ФИАТ-500, ФИАТ-600 и даже… по сотне мотороллеров «Веспа» и «Инноченти».

Теперь сравните: 2006 год, Турин; спонсор, понятное дело, тоже отечественный – ФИАТ, но вместо скутеров – 3000 самых современных автомобилей: от миниатюрной «Панды 4×4» до солидной «Кромы». Не остались в тени дочерние фирмы – «Альфа-Ромео» и «Лянча».

Подобными темпами наращивали участие в олимпийских перевозках и другие глобальные игроки рынка. 1956 год, Мельбурн: «Форд», «Крайслер» и «Ровер» разорились всего-то на 121 автомобиль. Опять Австралия, Сидней, 2000 год – и 2000 машин только от «Холдена», местного филиала «Джи-Эм» (а всего оргкомитет получил тогда 3500 авто).



Малюткам ФИАТ-500 было суждено стать первыми олимпийскими автомобилями. Счет в 1960 году шел еще на сотни.

На зимних Играх 2006 года в Турине всех обошел, естественно, ФИАТ, который предоставил уже в десять раз больше автомобилей, чем в 1960-м.

Борьба за право стать официальным перевозчиком Игр всегда идет нешуточная. И побеждают, как правило, свои, местные. Например, в США и Канаде, кроме «Дженерал моторс», никто к Играм и подступиться-то не смог. И не сможет. Разве что в Атланте милостиво разрешили поучаствовать небольшому количеству БМВ и «ниссанов». Размах на играх в Солт-Лейк-Сити (2002 год) был истинно американский – более 5000 авто всех семи брендов «Джи-Эм».

В нынешнем году фишка другая – экологическая. Олимпиаду будет обслуживать целая флотилия «эквиноксов» («Шевроле») с топливными элементами, работающими на водороде.

Еще не забылась блестяще проведенная Олимпиада в КНР, где, кстати, есть не только собственное автомобилестроение, но и представлены почти все мировые концерны. В позапрошлом году здесь получила статус генерального автомобильного спонсора «Фольксваген Груп Чайна». Спортсменов возили по дорогам Поднебесной аж 6000 «маготанов» («Пассат»), «сагитаров» («Джетта»), «туранов» и «тигуанов». Впрочем, небольшая доля рекламного пирога досталась и чисто местной «Чери»: фирма предоставила 50 гибридных А5, наглядно доказывавших: в Китае есть и высокие технологии, и забота об экологии!

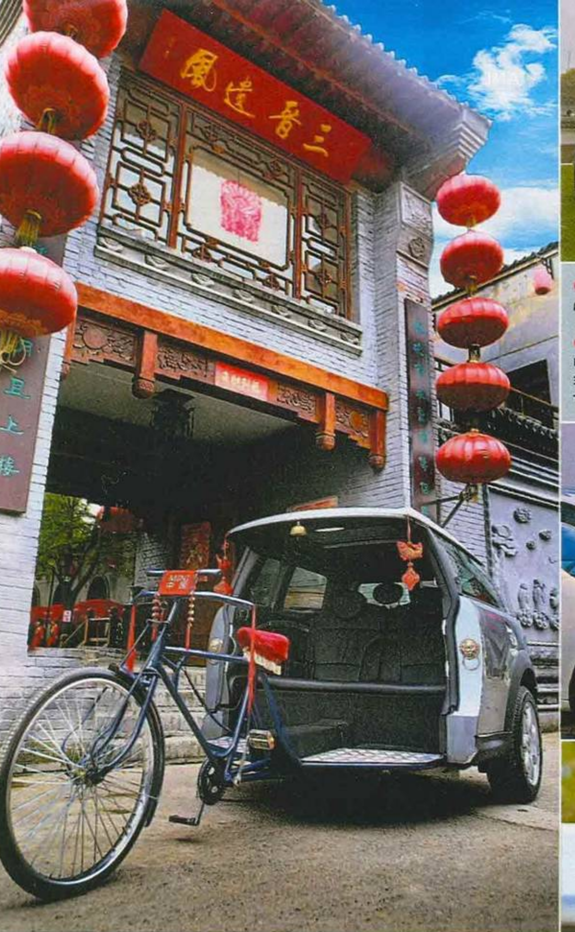
КАЛУГА – СОЧИ, ДАЛЕЕ ВЕЗДЕ!

По дороге к Олимпиаде на берегу Черного моря автоконцернам предстоит обеспечить спортсменов транспортом, а себя рекламой еще дважды. В Ванкувере, само собой, всех вновь покатает «Дженерал моторс», а в Лондоне-2012 – БМВ, тоже, по сути, местный поставщик. Не забыли, кому принадлежат МИНИ и «Роллс-Ройс»? Кстати, обслуживающий персонал сможет объезжать лондонские пробки на мотоциклах и – впервые на Играх – велосипедах с эмблемой БМВ!

А как же поддержали отечественного производителя в России? Ведь было бы здорово – пара миллиардов телезрителей по всему миру видят надписи *Lada, Lada*... Уж после этого экспорт был бы обеспечен! Это не так наивно, как может показаться: в 1980 году Игры в Москве прекрасно обошлись «москвичами», «жигулями» да «волгами». А огонь доста-

Для представителей «Джи-Эм» получать ключ от Олимпийских игр, проходящих на американском континенте, давно стало традицией.

«Шевроле-Эвеленч» в спецверсии САТТ, пожалуй, единственный автомобиль, перевозивший олимпийский огонь в открытом факеле.



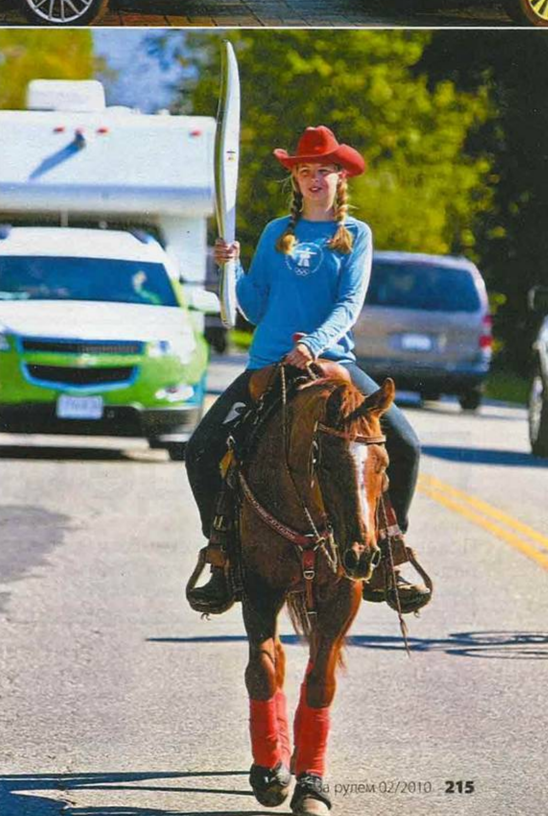
В 2012 году в Лондоне олимпийский транспорт (тут будут еще мотоциклы и даже велосипеды) предоставят фирмы БМВ и МИНИ.

«Фольксвагену» было не слишком трудно снабдить Олимпиаду в Пекине целой флотилией (Green Fleet) экологически чистых авто: эта фирма давно и прочно обосновалась в КНР. И без Игр почти все такси здесь только с «дубль вэ» на радиаторе.

вили на специальной версии «рафика». Увы, «старым» российским заводам нынче не до олимпийских достижений – немудрено, что генеральным автоспонсором сочинской Олимпиады стала компания «Фольксваген Груп Рус». Во сколько это ей обошлось – не раскрывается, но известно, что минимальный взнос составляет 100 млн. долларов деньгами и предоставленными товарами.

С товарами ясность уже есть: около 3000 автомобилей «Фольксваген», «Шкода» и «Ауди». Причем во всех классах, включая микроавтобусы, грузовики и машины для людей с ограниченными возможностями (не забыты и Параолимпийские игры). Кроме размещения на стадионах и олимпийских трассах баннеров с логотипами «олимпийских» марок, «Фольксваген» получит право вплоть до 2016 года рисовать пять колец на дверях и капотах авто. **ЗР**

Не совсем автомобиль, но олимпийский – это точно. Хотя МИНИ и не стал спонсором Пекинской Олимпиады, маркетологи придумали катать спортсменов и болельщиков на таких вот велорикшах.

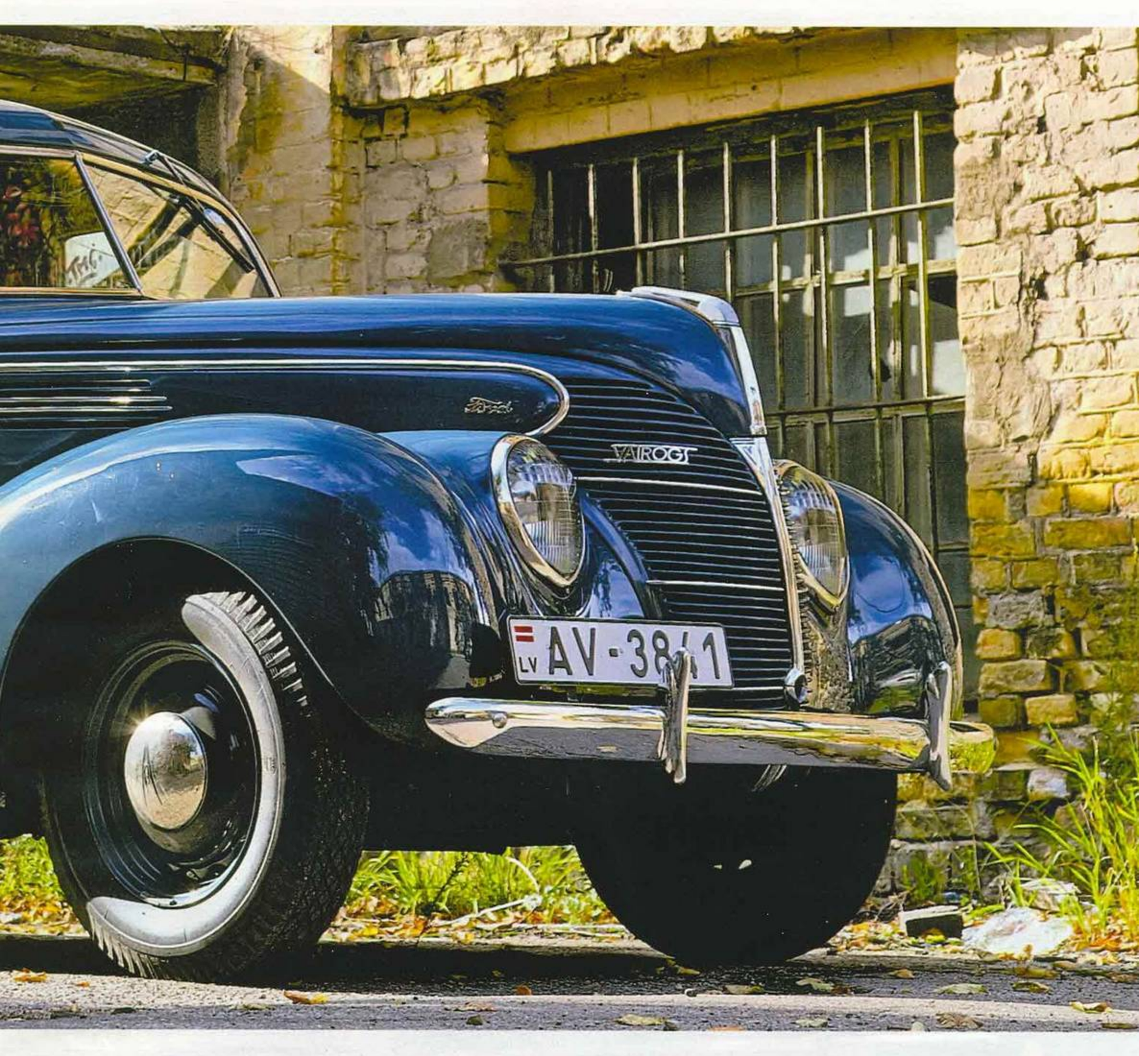


В Ванкувер факел везла в лучшем случае одна лошадиная сила. Но ее подстраховывали сотни бензиновых под капотами, разумеется, «шевроле».

По улице Свободы

Предвоенный массовый «Форд-V8» и нынче не редкость. Но машин с логотипом *Vairogs* на решетке радиатора осталось не более пяти. С раритетом на его родине общался СергейКанунников. Кадр строил Александр Кульнев.

Ветеран гармонирует с рижской архитектурой югендстиля, который называли также северным модерном. Солидные фасады притягивают взгляд щедрым, но не помпезным, а тонко подобранным и филигранно выполненным декором. Даже промышленные здания начала прошлого столетия выглядят отнюдь не безлико. Мы, провожаемые заинтересованными, а иногда и восторженными взглядами спешащих по своим делам рижан, едем к корпусам, где 70 лет назад родился этот неброский, но очень элегантный седан...



УРОК ДЛЯ СРЕДНЕГО КЛАССА

Пуск двигателя хочется повторять еще и еще – настолько здорово! Легкое касание кнопки (половина, а скорее даже четверть оборота) – и послушная «восьмерка» почти незаметно ожила и тихонько забулькала где-то глубоко в недрах большого кузова. На ходу звук более зычный, мужественный, но вовсе не вызывающий.

В «Форде» все настоящее, натуральное, однако без излишеств и декоративной мишуры. По американским меркам 1930-х – обычный автомобиль среднего класса, по европейским – большой, отнюдь не дешевый, даже престижный. Про эту машину так и хочется сказать: «Сноса не будет!». Но и к таким вещам время, как известно, неумолимо.

По ощущениям от езды «Форд» похож на многих ровесников и некоторых потомков – скажем, на нашу «Победу». Коробка – с синхронизированными второй и третьей передачами. Конечно, фокусы типа «передернул рычаг» или «резко подоткнул передачу» здесь не проходят. Неаккуратность и суетливость обернутся болезненным для машины и постыдным для шофера скрежетом. Да и вообще, «Форд» с его высоким кузовом и широкими подножками, строгим сумраком серого салона, мерным ворчанием низкооборотного мотора не располагает к резким движениям. Выжал сцепление, поставил рычаг в «нейтраль», затем не торопясь подвел его к тому месту, где должна быть вторая... Попал! Без скрежета и даже без особого падения скорости. Мы с «Фордом» друг друга уважаем!

Работа тугими, но удобно расположенными педалями тоже не терпит суеты. Кстати, тормоза «Форда» не хуже, нежели на многих машинах конца

1950-х. Мотор тоже тянет неплохо, хотя малюсенькому однокамерному карбюратору явно нелегко питать восемь цилиндров, пусть и небольших. Объем V8 на машине в комплектации Standard всего 2,2 л, а мощность – 60 л.с. По современным меркам – младенец!

Пухлые диваны и работающие где-то там, далеко под ними длинные рессоры (передняя – поперечная, это фирменная черта довоенных «фордов») создают ощущение, которое не грех назвать словом «комфорт». Вот только колеса «Форда» постоянно ищут удобное положение на дороге, а водитель большим черным рулем нащупывает связь с ними. Уже на скорости 60–70 км/ч машина требует собранности и внимания, а ведь может ехать и заметно быстрее. Но при этом ей абсолютно не идет современная суетливость!

ТА ЗАВОДСКАЯ ПРОХОДНАЯ

Конечно, сегодня мы смотрим на автомобиль иначе, нежели его современники. В конце 1930-х «Форд-V8» был, в общем-то, обычным, но гармонировал с городскими пейзажами. Нарядным и в то же время строгим зданиям, украшенным лепниной обильно, однако отнюдь не по-нуворишески, вторит внушительная, вовсе не вычурная

Говоря об этом сиденье, не стыдно произнести слово «диван».

На спидометре европейской версии «Форда» – километры в час, остальные приборы тоже проградуированы в понятных единицах.

Рулевой вал запирается ключом. Фары включаются колесиком в середине руля, охватывающим кнопку звукового сигнала.

округлость крыльев и высокой крыши, необычные для тех лет овальные фары.

Производственные корпуса на улице Бривибас (Свободы), потемневшие от времени и полузаброшенные, еще сохраняют внушающую уважение основательность. Здесь-то и делали «форды-вайрогс». Завод – дитя промышленного бума рубежа XIX–XX веков. В те годы в Риге, одной из старых торговых столиц северной Европы, входивших в Ганзейский союз, набирали силу хорошо оснащенные промышленные предприятия. Русско-балтийский вагонный завод получил известность благодаря не только вагонам, но и, по сути, первым в России серийным автомобилям и даже аэропланам. На заводе «Лейтнер» выпускали хорошо известные в империи велосипеды и мотоциклы, и здесь тоже экспериментировали с автомобилями. В 1895-м возле Псково-Рижской железной дороги по проекту архитектора Карла Иоганна Фельско возвели корпуса вагоностроительных и механических заводов «Феникс». Именно здесь, на предприятии, уже называемом «Вайрогс», в 1936-м начали сборку «фордов» – сначала грузовиков и автобусов,

МЕСТО РОЖДЕНИЯ – РИГА

Автомобили марки «Форд-Вайрогс» выпускали в столице Латвии с 1936 года. Помимо грузовиков и автобусов, с 1938-го производили компактный «Юниор» с 4-цилиндровым мотором и модель V8. Версию «Стандарт» оснащали агрегатом 2,2 л мощностью 60 л.с. Вариант «Люкс» отличала иная отделка и 85-сильный мотор 3,8 л. Эти машины развивали 120 и 135 км/ч соответственно. До 1939 года было построено 200–300 легковых автомобилей и примерно 1200 грузовиков и автобусов.

При невеликом рабочем объеме двигатель все же восьмицилиндровый. А как же – «американец»!

В верхней части необычной по форме фары скрыта лампочка указателя поворотов.

а с лета 1938-го и легковых машин: относительно недорогих с 4-цилиндровым двигателем и больших с моторами V8. Выбор марки, конечно, не случаен: «форды» давно и хорошо прижились в Европе. Их уже много лет делали в Британии и Германии. Да и в СССР, кстати, первыми по-настоящему массовыми автомобилями стали фордовские.

Но производство «вайрогсов» продолжали лишь до 1939 года. Мировая война мешала транспортировке в Ригу комплектующих. Ну а вскоре понятие «совместное предприятие» для стран Балтии стало далеким, как Детройт, где создавали все новые «форды». Этот синий седан, вероятно, в числе последних вышел из заводских ворот.

ПО МЕСТНОМУ ВРЕМЕНИ

Улица, где собирали «форды», носила потом имена Гитлера и Ленина, а много позже вновь обрела первоначальное название. После войны в этих корпусах строили электропоезда с хорошо известной в СССР аббревиатурой RVR. Ныне большинство цехов медленно ветшает.

Но история иногда в самом деле повторяется, пусть и не буквально. Не очень далеко от Риги – под Санкт-Петербургом (кстати, тоже не раз менявшим имя в XX веке), – но теперь уже в другой стране спустя шесть десятилетий после окончания истории «Вайрогса» вновь собирают «форды». Кстати, этот синий седан, прекрасно восстановленный рижскими реставраторами, нашли в плачевном состоянии именно в Петербурге. Проследить его историю более подробно не удалось. Сегодня известны всего четыре «форда-вайрогс»: три легковых, один пожарный. Все – в Латвии. Говорят, в Эстонии есть еще один, но в виде ржавых останков…

Я все катаюсь меж старых, некогда величественных заводских корпусов, словно пытаюсь лучше понять этот «Форд» и его далекую эпоху. А всего в двухстах метрах шумит современный европейский город. Нынче шедевры югенд-стиля соседствуют в нем с полуразрушенными, заброшенными зданиями, новенькими коробчатыми супермаркетами и стеклянными офисами. Но связь времен не прервалась: густой вечерний поток почтительно притормаживает, когда массивный, немного неповоротливый «Форд» выезжает на улицу Бривибас. **ЗР**

Редакция благодарит Роберта Циммермана за предоставленный автомобиль.

За рулем

№02 2010 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 944-й

Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 460 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

Частное лицо

Сравнив «Рено-Меган Купе» и «Фольксваген-Сирокко», испытатели ЗР убедились: купе не только подчеркивает индивидуальность владельца, но и само обладает выразительным характером.

Машина любит ласку

Эксперты ЗР помогут выбрать 14-дюймовые шины к летнему сезону; специалисты техцентра объяснят, велика ли польза от промывки топливной системы.

Автобусом до Сходни доезжаем

В разделе «Грузовики» представляем автобусы ПАЗ с новыми моторами, а также полноприводный фургон «Фольксваген-Кэдди 4×4».

Под напряжением

«Тойота-Приус» – первая гибридная модель, ставшая массовой. Мы сравнили машины трех поколений (на фото – первые две), чтобы понять, как техническая эволюция повлияла на их эксплуатационные качества.

Поправка В ЗР, 2009, № 12 на с. 124 неверно указан производитель жидкости, занявшей 4-е место. Следует читать: «Заявленный изготовитель – ООО «Синтез-Ацетон» по заказу ООО «ТЦ «Тосол-Синтез».